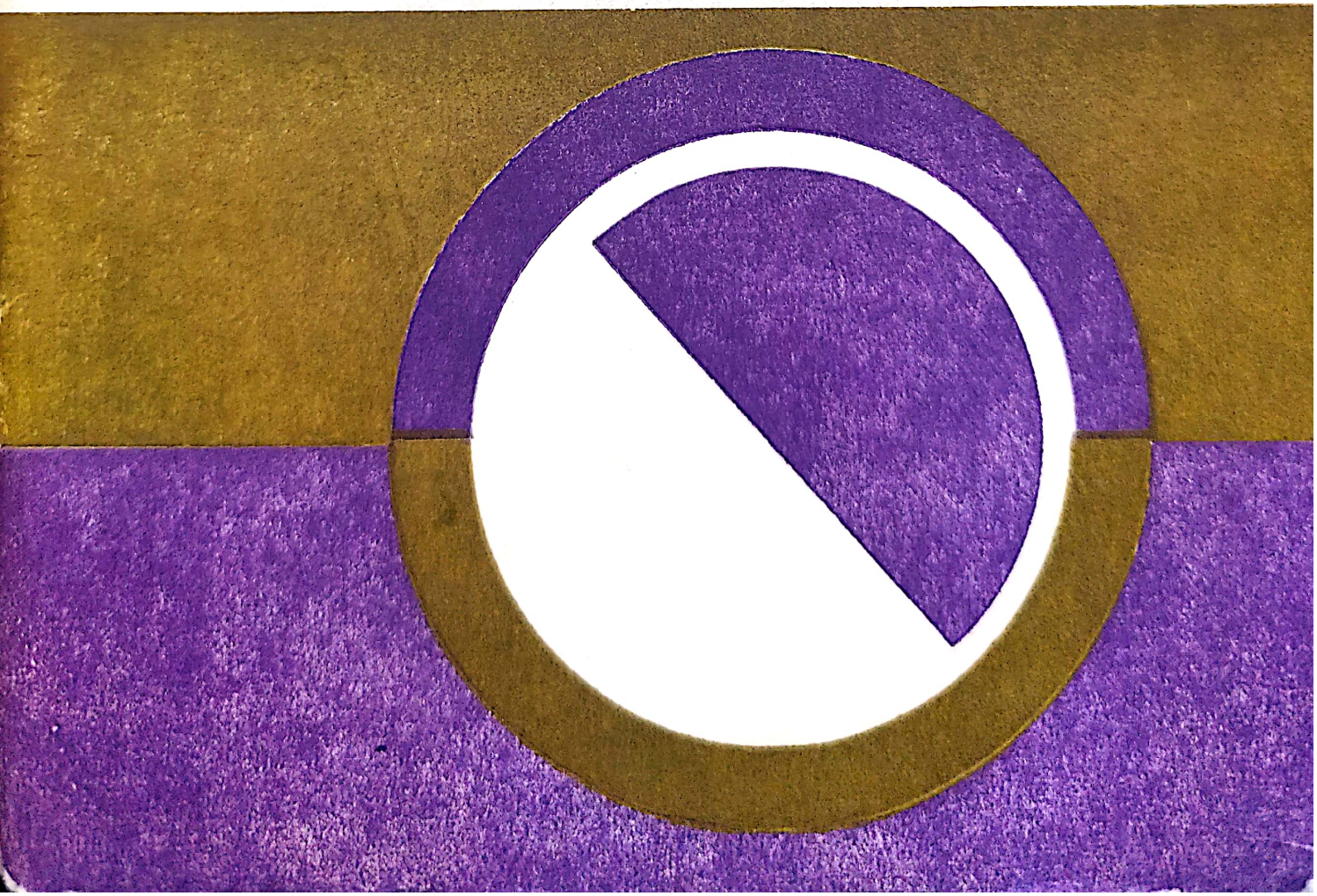
CONSTANTIN DOBRICĂ • ROMEO NAMIAN

# EXPLOATARE COMERCIALĂ AUTO

Manual pentru şcoli profesionale



Scanned with OKEN Scanner

CONSTANTIN DOBRICĂ ROMEO NAMIAN

# EXPLOATARE COMERCIALĂ AUTO

Manual pentru școli profesionale, meseria conducător mecanic auto

Editura didactică și pedagogică – București, 1980

Scanned with OKEN Scanner

Manualul, reeditare a ediției din 1978, corespunde programei școlare aprobate de Ministerul Educației și Învățământului cu nr. 38 000/1978.

Manualul a fost elaborat astfel :

CONSTANTIN DOBRICĂ — cap. I—IV
ROMEO NAMIAN — cap. V—VIII

Referent : STERIAN SAMOILĂ
Redactor : LUCIA BÂRNA
Tehnoredactor : ION TEODORESCU
Grafician : FLORIN IONESCU

Scanned with OKEN Scanner

CAPITOLUL I

# NOȚIUNI GENERALE

## 1. PROCESUL DE TRANSPORT

Prin *proces de transport* (sau, mai simplu, prin transport) se înțelege acțiunea prin care se asigură deplasarea de bunuri sau de persoane de la un loc la altul.

În mod obișnuit, deplasarea bunurilor este cunoscută sub denumirea de *transport de mărfuri*, deși în unele cazuri bunurile respective nu întrunesc calitatea de marfă, în sensul că nu sînt transportate pentru a intra în procesul de producție sau pentru a fi comercializate. În cazul deplasării de persoane, activitatea este denumită, uzual, *transport de călători*.

Deplasarea mărfurilor și a călătorilor se realizează cu diferite *mijloace de transport :* auto, navale, aeriene, feroviare. În funcție de acestea, transporturile sînt denumite ca atare (transporturi auto, transporturi navale ș.a.m.d.). Pentru transporturile auto se mai folosește și denumirea de *transporturi rutiere*.

## 2. TRANSPORTURILE AUTO

Fiecare din transporturile sus-menționate prezintă, față de celelalte, avantaje și dezavantaje.

Astfel, transporturile cu mijloace auto se caracterizează prin următoarele *avantaje* mai importante :

— Cheltuieli foarte reduse pentru crearea și întreținerea căilor de circulație și a celor de acces la locurile de încărcare și descărcare. În comparație, spre exemplu, cu cheltuielile pe care le necesită calea ferată, cele pentru construcția drumurilor sînt incomparabil mai mici.

— Nefiind legate de trasee fixe sau de existența unor amenajări complicate la capetele acestora (cum sînt gările, porturile și aero-



Scanned with OKEN Scanner

porturile), mijlocul auto poate pătrunde aproape în toate punctele din care începe și în care se sfîrșește deplasarea mărfurilor sau a călătorilor. Această însușire este cunoscută sub denumirea de „transport din poartă-n poartă", ceea ce reprezintă exprimarea pe scurt a ideii că încărcătura este deplasată cu un singur mijloc între cele două puncte, fără transbordări, respectiv fără consumul de energie, pierderea de timp și celelalte neajunsuri pe care le determină aceste operații.

— Deși autovehiculele dezvoltă, în general, viteze mai mici decît o mare parte din celelalte mijloace de transport, cu ele se asigură totuși o deplasare mai rapidă a încărcăturilor, datorată simplității operațiilor efectuate în punctele de încărcare-descărcare, a practicării unor rute cît mai directe și a economiei de timp rezultate din evitarea transbordărilor.

Datorită acestor mari avantaje, transporturile auto se dezvoltă într-un ritm mai pronunțat. În multe din statele cu o economie modernă, ele au ajuns pe primul loc. În orice caz, mijlocul auto deține întîietate absolută în domeniul transporturilor pe distanțe scurte și mijlocii.

În țara noastră, care se caracterizează prin transporturi numeroase pe asemenea distanțe, activitatea desfășurată cu mijloace auto a depășit-o de mai mulți ani, pe cea executată pe calea ferată, atît în privința volumului mărfurilor transportate, cît și în cea a numărului călătorilor transportați.

Transporturile auto prezintă însă și unele *dezavantaje* în comparație cu celelalte. Consumul de combustibil, raportat la aceeași cantitate de încărcătură transportată, este mult mai mare la autovehicule. Adăugînd la aceasta și faptul că autovehiculele consumă combustibili superiori, se înțelege motivul pentru care problema combustibililor constituie principalul dezavantaj al transporturilor cu mijloace auto.

Personalul numeros pe care-l necesită transporturile auto, datorită faptului că fiecare autovehicul este încadrat cu cîte cel puțin un șofer, reprezintă un alt mare dezavantaj al transporturilor cu autovehicule.

## 3. ELEMENTELE CARE ALCĂTUIESC PROCESUL DE TRANSPORT AUTO

a. **Ciclul de transport** reprezintă totalitatea operațiunilor executate de autovehicul în cadrul activității de transport din momentul plecării sale din locul de parcare și pînă în momentul în care revine în același loc.



Scanned with OKEN Scanner

În majoritatea cazurilor, ciclul de transport reprezintă, așa dar, totalitatea operațiunilor efectuate într-o zi în care autovehiculul iese în exploatare (execută transporturi). Se înțelege însă că în cazul curselor cu o durată mai mare de o zi ciclul de transport depășește, și el, limitele unei zile.

Concret, ciclul de transport cuprinde : deplasarea autovehiculului de la locul de parcare la cel de încărcare a mărfii (sau la cel de îmbarcare a călătorilor) ; executarea unui transport sau a mai multora ; deplasarea de la ultimul loc de descărcare (respectiv de debarcare a călătorilor) pînă la locul de parcare. Cu alte cuvinte, ciclul de transport înglobează atît timpul în circulație, cît și pe cel în care autovehiculul staționează la punctul de încărcare, la cel de descărcare, în locul în care se efectuează operațiunile comerciale sau de confirmare a transportului etc.

b. **Cursa** reprezintă activitatea desfășurată de un autovehicul din momentul în care este încărcat și pînă în cel în care este din nou în situația de a fi încărcat. Altfel spus, cursa reprezintă activitatea de transport dintre două încărcări succesive.

Din aceasta rezultă, spre exemplu, că deplasarea dus-întors a unui autocamion între două puncte reprezintă o singură cursă, ori de cîte ori circulă încărcat numai la ducere sau numai la întoarcere.

Dacă însă autocamionul transportă o marfă la ducere și alta la înapoiere (așa-zisa utilizare „plin-plin"), înseamnă că în această deplasarea dus-întors se realizează două curse. Tot astfel în cazul transporturilor cu autobuze, executate pe bază de grafic de circulație („mers" al autobuzelor) deplasarea dus-întors între două autogări sau între o autogară și capătul de linie reprezintă tot două curse.

Deci, ciclul de transport este alcătuit, în marea majoritate a cazurilor, din două sau mai multe curse.

c. **Parcursul autovehiculului.** Procesul de transport auto se realizează prin deplasarea autovehiculului și prin imobilizarea sa în anumite locuri, în scopuri tehnologice (respectiv pentru încărcare, pentru descărcare și alte operațiuni impuse de transport).

Spațiul în care se deplasează autovehiculul se măsoară, de regulă, în kilometri. Totalul kilometrilor rulați de autovehicul reprezintă parcursul acestuia. De obicei nu tot parcursul autovehiculului se realizează cu încărcătură.

Din punctul de vedere al eficienței cu care este exploatat autovehiculul, se disting deci două feluri de parcursuri : cel cu încărcătură (productiv) și cel fără încărcătură (neproductiv). Cu cît ponderea celui cu încărcătură este mai mare, cu atît autovehiculul este exploatat mai rațional.



Scanned with OKEN Scanner

Principalele avantaje rezultate dintr-o asemenea exploatare sînt : reducerea consumului de combustibil și energie pe unitatea de prestație și, pe de altă parte, economia de capacitate de transport.

Parcursul fără încărcătură (numit uzual, și parcurs în gol) cuprinde, printre altele :

— parcursul de la garaj sau locul de parcare la locul de încărcare sau la autogară, efectuat la începutul programului ; de asemenea, parcursul de la locul de descărcare (sau autogară) la cel de parcare ;

— parcursul efectuat special pentru alimentare cu combustibil sau pentru anumite lucrări la stația de întreținere și reparații ;

— parcursul de redirijare de la un punct de lucru la altul ;

— parcursul de înapoiere la locul de încărcare, în cazul transporturilor la care se circulă cu încărcătură într-un singur sens ;

— parcursul la și de la întreprinderile constructoare sau care efectuează reparații capitale, de rodaj.

Din această scurtă prezentare rezultă că principalii factori de care depinde mărimea parcursului cu încărcătură sînt :

— combinarea transporturilor în vederea utilizării autovehiculului cu încărcătură atît la ducere, cît și la întoarcere ;

— amplasarea locului de parcare cît mai aproape de punctul din care începe transportul propriu-zis (locul de încărcare, autogara etc.) ;

— organizarea alimentării cu combustibil și a efectuării unora din lucrările de întreținere și reparații la punctul de încărcare sau de descărcare ori în apropierea lor etc.

d. **Timpul în exploatare** este întregul timp scurs din momentul începerii ciclului de transport și pînă în cel al terminării sale.

Acest timp cuprinde atît timpul consumat de autovehicul în circulație, cît și durata efectivă a operațiunilor care impun staționarea sa. Asemenea operațiuni sînt : încărcarea-descărcarea (urcarea-coborîrea călătorilor), întocmirea formalităților comerciale, verificarea pe traseu de către organele de control a legalității transportului, remedierea defecțiunilor survenite pe parcurs, staționarea la cap de linie etc.

e. **Timpul în circulație** este intervalul de timp între momentul plecării autovehiculului de la locul de garare sau parcare și momentul sosirii în punctul terminus al cursei. În acest timp se include și timpul de staționare în parcurs din diferite cauze, nu însă și timpul de staționare la capetele de cursă (traseu).



Scanned with OKEN Scanner

Încărcarea și descărcarea mărfurilor, respectiv îmbarcarea și debarcarea călătorilor constituie operațiuni fără de care nu poate fi conceput procesul de transport. Aceste operațiuni prezintă o mare importanță întrucît de modul în care este organizată efectuarea lor depinde, în mare măsură, buna folosire a autovehiculului. Cu alte cuvinte, descreșterea ponderii timpului de staționare, în totalul timpului de circulație, reprezintă una din principalele căi prin care se obține creșterea eficienței în activitatea de transport.

## 4. PĂRȚILE CARE CONCURĂ LA PROCESUL DE TRANSPORT AUTO

a. **Expeditor, destinatar, cărăuș (transportator).** De regulă, transportul auto de mărfuri se realizează prin participarea a două sau chiar trei părți, deoarece încărcarea mărfii se execută de către unitatea care livrează marfa (denumită expeditor), descărcarea ei se face de către unitatea căreia îi este expediată marfa (denumită destinatar), iar deplasarea între cele două puncte (transportul propriu-zis) se asigură prin grija unității de transport (denumită, uzual, cărăuș auto).

Din punct de vedere al relațiilor contractuale și comerciale cu transportul auto, prin expeditor se înțelege însă unitatea care solicită executarea transportului, chiar dacă ea este cea care primește marfa.

b. **Livrarea și primirea mărfii de către aceeași unitate.** Sînt numeroase cazurile în care atît livrarea mărfii (și deci încărcarea ei) cît și primirea (respectiv descărcarea) ei în punctul de destinație se realizează de către aceeași unitate. Asemenea situații se întîlnesc la majoritatea transporturilor din șantiere, din cariere și balastiere, din exploatările miniere și forestiere, la unele din transporturile din cadrul campaniilor de recoltare a produselor agricole, la unele din transporturile comerciale locale, la transporturile în incinta întreprinderii etc.

c. **Unitățile de expediții auto.** O metodă modernă de transport este cea în cadrul căreia o singură unitate asigură executarea încărcării mărfii, transportul propriu-zis și descărcarea ei la destinație. În acest fel furnizorii și destinatarii mărfurilor sînt degrevați de sarcina executării încărcării și descărcării mărfii.

Asemenea transporturi se execută prin unitățile de expediții auto, unități, care, în actuala organizare a transporturilor auto, sînt denumite, **agenții de colectare și expediere a mărfurilor** (ACEM).



Scanned with OKEN Scanner

Transporturile care se pretează cel mai bine la un asemenea mod de executare, sînt cele de coletărie interurbană, la care atît transportul local la și de la magaziile unităților de expediții, cît și încărcarea și descărcarea mărfii în punctul în care este predată la transport și, respectiv, în cel de destinație, se asigură prin grija acestor unități.

## 5. CLASIFICAREA TRANSPORTURILOR AUTO

Transporturile auto se pot clasifica în funcție de mai multe *criterii*.

O primă împărțire se poate face în funcție de domeniul în care se execută transporturile :

— **transporturile de mărfuri ;**

— **transporturile de călători.**

Din punct de vedere al teritoriului (zonei) pe care se execută se disting :

— **transporturile între țări** (denumite și **internaționale) ;**

— **transporturile între localități** (cunoscute, mai ales, prin denumirea de **interurbane) ;**

— **transporturile preorășenești** (denumire folosită mai ales la transporturile de călători, prin care se înțeleg cele executate între centrele economico-administrative și localități aflate în sfera de influență a acestora) ;

— **transporturile locale** (denumite și **urbane**).

În raport cu numărul locurilor din care se preia încărcătura sau în care aceasta se descarcă, transporturile de mărfuri se împart în :

— **transporturi directe,** adică cele la care întreaga încărcătură se preia dintr-un singur loc și se predă (se descarcă) într-un singur loc ;

— **transporturi de colectare,** respectiv cele la care încărcătura pentru aceeași cursă se acumulează din două sau mai multe locuri și se descarcă într-un singur loc (exemplu : acele transporturi din campaniile de recoltare, la care produsele se preiau prin deplasarea autovehiculului de la o grămadă la alta) ;

— **transporturi de distribuire,** cele la care încărcătura este preluată (încărcată) dintr-un singur loc dar este descărcată în două sau mai multe locuri (cazul obișnuit al transporturilor de aprovizionare a rețelei comerciale) ;

— **transporturi de colectare-distribuire,** adică cele la care atît încărcarea cît și descărcarea se efectuează în cîte două sau mai multe locuri.



Scanned with OKEN Scanner

În raport cu felul curselor, transporturile de călători se efectuează prin următoarele categorii de curse :

— **curse permanente internaţionale,** care se execută potrivit programelor de circulaţie întocmite de comun acord cu întreprinderile partenere din statele respective ;

— **curse de deservire generală,** care se execută potrivit unor grafice de circulaţie fixe prevăzute în „mersul autobuzelor" şi care pot fi interjudeţene, judeţene, preorăşeneşti şi locale.

Din punct de vedere al regimului de mers, cursele de deservire generală pot fi **normale,** care fac opriri în toate staţiile de pe traseu, şi **rapide,** care fac opriri numai în staţiile mai importante de pe traseu ;

— **curse suplimentare,** care se pun în circulaţie atunci cînd necesităţile de transport nu pot fi satisfăcute integral de cursele de deservire generală. Cursele suplimentare pot fi *sistematice* (cînd se execută cu regularitate în anumite zile) sau *ocazionale* (care se execută ori de cîte ori apar cerinţe neprevăzute) ;

— **curse de convenţie,** care se pun în circulaţie pe baza contractelor încheiate de întreprinderile de transport cu unităţile beneficiare şi prin care se asigură transportul personalului nelocalnic între domiciliu şi locul de muncă, cu autobuze puse în exclusivitate la dispoziţie ;

— **curse speciale,** care se execută la cererea scrisă a întreprinderilor, instituţiilor etc., în condiţiile prevăzute de reglementările tarifare în vigoare.

Prin cele de mai sus n-a fost epuizată clasificarea transporturilor ; s-a urmărit numai să fie arătate acele categorii a căror cunoaştere prezintă o importanţă mai mare pentru conducătorii auto.

În exploatarea auto se folosesc frecvent şi alte denumiri, care corespund unor categorii distincte de transporturi de mărfuri, cum sînt :

— **transporturi de coletărie,** adică cele la care încărcăturile se prezintă în expediţii mici (colete), acumulate prin magaziile de coletărie ale unităţilor de expediţii ;

— **transporturi de mesagerie,** la care mărfurile sînt prezentate, de asemenea, în expediţii mici, şi care se transportă fie cu autobuzele care execută curse regulate de călători, fie prin curse speciale de mesagerii, care circulă pe bază de grafice de mers ;

— **transporturi de expediţii parţiale,** respectiv cele la care expeditorul predă o cantitate de marfă mai mică decît capacitatea unui autovehicul, în condiţii de ambalare şi etichetare a ei care să per-



Scanned with OKEN Scanner

mită transportul colectiv (împreună cu alte expediții), și pe care cărăușul o transportă cu același autovehicul de la sediul predătorului la cel al primitorului (fără a o trece deci prin magazii de coletărie);

— **transporturi containerizate sau transcontainerizate,** cele la care încărcătura se introduce în containere mici sau mari (denumite transcontainere), care sînt încărcate și descărcate pe și de pe autovehicul prin macarale montate pe autovehicul sau la sol;

— **transporturile combinate,** cele la care deplasarea unei încărcături de la un loc la altul se asigură cu două sau mai multe feluri de mijloace, însă prin grija unei singure unități de transport (cazul transporturilor de coletărie feroviară, care se execută și cu trenul și cu autovehicule, însă numai prin grija unei unități de expediții-camionaj CFR sau a unei unități de expediții auto).

## 6. MATERIALUL RULANT AUTO

a. **Autovehiculul** reprezintă un vehicul rutier, capabil să se deplaseze singur pe roțile proprii, datorită echipării sale cu mijloace de propulsie, destinat fie să transporte persoane, bunuri sau instalații de lucru montate pe el, fie să tracteze alte vehicule (remorci, semiremorci).

Autovehiculele se pot *clasifica* din mai multe puncte de vedere. Astfel, în funcție de destinația lor, se cunosc patru mari grupe, și anume:

— *cele pentru transporturi de persoane* (autoturisme, autobuze etc.);

— *cele pentru transporturi de mărfuri* (autocamioane, autocamionete, autobasculante etc.);

— *cele cu instalații speciale de lucru* (așa-numitele autovehicule speciale), care le fac improprii transportului de mărfuri sau persoane, cum sînt: automacaralele, automăturătorile, autofrezele pentru zăpadă, autoatelierele etc.;

— *cele pentru tractare:* autoremorcherele (care tractează remorci trailer), autotractoarele cu șa etc.

Autovehiculele sînt, de asemenea, diferite și în funcție de specializarea caroseriei. Astfel, în grupa celor destinate transportului de mărfuri, se cunosc: autofurgoane frigorifere, autofurgoane izoterme, autofurgoane simple, autocamioane cu platformă basculabilă etc. Din grupa celor destinate transportului de persoane se disting: autobuzele de tip urban (caracterizate printr-un număr mai mic de locuri așezate, dar cu o capacitate mare de încărcare în salonul autobuzu-



Scanned with OKEN Scanner

lui), autobuzele pentru transporturi interurbane (avînd un număr mai mare de locuri așezate și un grad sporit de confort) etc.

Autovehiculele se clasifică, de asemenea, și în funcție de : mărimea capacității lor de transport, mărimea capacității cilindrice a motorului, lungime etc.

b. **Unele din caracteristicile autovehiculelor.** Autovehiculele se deosebesc între ele nu numai în funcție de destinație, mărime și gradul de specializare a caroseriei, ci și în funcție de :

— *caracteristicile economice*, sau altfel spus, economicitatea autovehiculului în funcție de construcția sa, la : rulare, înaintare, urcare, coborîre, demarare, accelerare ;

— *caracteristicile economice* sau, altfel spus, economicitatea autovehiculului este în funcție de : consumul specific de combustibil și calitatea acestuia, periodicitatea proceselor tehnologice de întreținere, frecvența, mărimea și costul reparațiilor necesare, numărul și mărimea anvelopelor ;

— *stabilitatea, confortul și manevrabilitatea autovehiculului.*

c. **Gabaritul autovehiculelor** reprezintă dimensiunile sale, măsurate pe lungime, pe lățime și pe înălțime. Cunoașterea acestor dimensiuni prezintă o deosebită importanță în exploatare, pe de o parte pentru că ele indică posibilitatea de încărcare și de pătrundere a autovehiculului prin anumite locuri (ganguri, poduri etc.) și, pe de altă parte, pentru că în legislația fiecărei țări sînt fixate anumite limite maxime. Astfel, limita maximă pentru lățime este fixată, în general, între 2—2,5 m, iar pentru înălțime 4—4,5 m ; pentru lungime, limita maximă variază în funcție de numărul osiilor autovehiculului și de cel al remorcilor tractate.

d. **Capacitatea autovehiculului** reprezintă încărcătura maximă pe care o poate transporta, în condiții normale de exploatare (privind starea drumului, confortul călătorilor etc.). Capacitatea autovehiculului depinde de puterea motorului, de rezistența caroseriei și de mărimea și amenajările acesteia.

În cazul autovehiculelor destinate transporturilor de mărfuri, capacitatea se exprimă în tone. Dacă autovehiculul are o caroserie închisă, capacitatea se exprimă și în volumul interior al acesteia.

La autovehiculele destinate transporturilor de călători, capacitatea se exprimă în număr de călători, număr care se stabilește, de regulă, în funcție de locurile așezate.

Capacitatea autovehiculului mai este cunoscută și sub denumirile de capacitate nominală sau capacitate de încărcare. De obi-



Scanned with OKEN Scanner

cei, capacitatea autovehiculului se înscrie în certificatul de înmatriculare.

e. **Remorci și semiremorci.** Transporturile auto se execută nu numai cu autovehicule, ci și cu vehicule care nu dispun de mijloace proprii de propulsie. Deplasarea acestora din urmă se realizează prin tractarea lor de către autovehicule obișnuite sau de către unele construite special pentru a tracta (remorca) alte mijloace.

Vehiculele fără mijloace proprii de propulsie (respectiv semiremorcile și remorcile) prezintă avantaje deosebit de mari în exploatare deoarece prin folosirea lor se realizează o creștere a capacității de transport cu un spor aproape neînsemnat al cheltuielilor de exploatare.

Scanned with OKEN Scanner

CAPITOLUL II

# INDICATORII ACTIVITĂȚII DE TRANSPORT AUTO

## 1 ROLUL INDICATORILOR

În orice domeniu de activitate se utilizează anumiți indicatori, cu ajutorul cărora se stabilesc obiectivele care trebuie să fie atinse și se urmăresc rezultatele obținute. Rolul fiecărui indicator este de a caracteriza, printr-o exprimare numerică, o anumită latură a activității.

Din cele de mai sus rezultă că indicatorii reprezintă instrumente indispensabile atît în acțiunea de planificare, cît și în cea de analiză a activității. De aceea ei sînt numiți, după caz, indicatori de plan, statistici, contabili etc.

Numărul și denumirea indicatorilor diferă de la o activitate la alta. Cu cît numărul lor este mai mare, cu atît se asigură condiții pentru o mai bună dirijare și analiză a activității. Aceasta nu înseamnă însă că toți indicatorii sînt indicatori de plan. Planul trebuie să cuprindă numai indicatorii prin care pot fi exprimate sintetic sarcinile de bază.

## 2. INDICATORII ÎN ACTIVITATEA DE TRANSPORT AUTO

Ca în orice activitate, și în cea de transport auto se folosesc numeroși indicatori. Fără ei nu s-ar putea stabili nici volumul activității unităților de transport auto și nici modul în care se desfășoară această activitate, în ceea ce privește gradul de utilizare a autovehiculelor, a forței de muncă și a zilei de lucru, consumul de energie și materiale, costul etc.

Indicatorii specifici activității de transport auto sînt :



Scanned with OKEN Scanner

a. **Parcul inventar de autovehicule** (sau remorci) reprezintă totalitatea autovehiculelor (respectiv remorcilor) existente în dotarea unității în perioada de referință, indiferent de starea lor tehnică, de faptul că sînt sau nu apte de exploatare și de destinația lor. Ca urmare, din parcul inventar fac parte și autovehiculele improprii transporturilor sau care au un rol auxiliar, cum sînt : autoturismele destinate activității de control, autoatelierele, autovidanjele, automacaralele.

b. **Autovehiculele (sau remorcile) zile inventar** exprimă situația pe două sau mai multe zile în privința parcului inventar și rezultă din însumarea numărului de autovehicule (sau remorci) existente în dotare în fiecare din zilele cuprinse în perioada de referință. În calcul se include parcul inventar și din zilele de duminică sau sărbători legale.

*De exemplu*, presupunînd că o unitate are în dotare la începutul unei luni care are 30 zile, un parc de 100 autovehicule și că singurele modificări ce apar în cursul lunii respective constau în aceea că din ziua de 13 îi mai intră în parc 1 autovehicul, iar din ziua de 25 îi ies din parc 3 autovehicule (scoase din folosință), numărul autovehiculelor zile inventar pe acea lună va fi de 3 000, rezultat din calculul :

— 12 zile (perioada 1—12) × 100 = 1 200
— 12 zile (perioada 13—24) × 101 = 1 212
— 6 zile (perioada 25—30) × 98 = 588

Total autovehicule zile inventar = 3 000

În cazul că s-ar dori cunoașterea situației numai pentru primele 15 zile ale lunii, înseamnă că numărul autovehiculelor zile inventar ar fi de 1 503, provenind din : (12 zile × 100) + (3 zile × × 101) = 1 200 + 303.

c. **Autovehiculele (sau remorcile) zile active** (în exploatare) se determină tot ca sumă a totalurilor zilnice, dar se iau în calcul numai autovehiculele (respectiv remorcile) ieșite la lucru sau rămase în ziua respectivă în circulație.

Astfel, considerînd că unitatea din exemplul precedent a scos în circulație în prima zi a lunii 80 din cele 100 autovehicule inventar, iar în cea de a doua zi a avut numai 10 autovehicule în circulație (fiind duminică), rezultă că numărul autovehiculelor zile active în cele două zile calendaristice este de 90 (față de 200 inventar).

d. **Autovehiculele (sau remorcile) zile staționare** reprezintă, de asemenea, o sumă a totalurilor zilnice, și anume ale celor care arată



Scanned with OKEN Scanner

numărul autovehiculelor (respectiv remorcilor) nescoase la lucru sau nerămase în exploatare dintr-o zi anterioară.

Numărul autovehiculelor (remorcilor) zile staționare reprezintă deci suma imobilizărilor, provocate de trei categorii de cauze, și anume :

— tehnice (reparații, întreținere, așteaptă scoaterea din folosință etc.) ;

— de aprovizionare (lipsă piese, lipsă combustibil) ;

— de exploatare (drumuri impracticabile, lipsă cereri de transport — comenzi, lipsă șoferi etc.).

e. **Parcul mediu inventar** (de autovehicule sau remorci) reprezintă media pe o anumită perioadă, care reflectă toate modificările intervenite în situația parcului. Această medie se obține din împărțirea numărului autovehiculelor (sau remorcilor) zile inventar din perioada de referință, la numărul zilelor calendaristice ale aceleiași perioade. Astfel în exemplul dat mai sus, parcul mediu inventar este de :

— 100 pe întreaga lună $\left(\frac{3\,000 \text{ autovehicule zile inventar}}{30 \text{ zile calendaristice}}\right)$ ;

— 100,2 pe primele 15 zile $\left(\frac{1\,503}{15}\right)$.

La fel se stabilește și *parcul mediu activ*, luîndu-se însă în calcul, ca autovehicule (sau remorci) zile active numai cele ieșite sau rămase în circulație. În exemplul dat, parcul mediu activ este deci de 45 $\left(\frac{90}{2}\right)$.

f. **Volumul de transport maxim posibil** (tone-km capacitive sau locuri-km capacitive) arată volumul total de transport pe care parcul de autovehicule l-ar fi putut realiza în ipoteza că întregul parcurs al autovehiculelor și remorcilor ar fi fost efectuat cu încărcătură la capacitatea nominală.

### 3. INDICATORII VOLUMULUI DE TRANSPORT

Volumul de transport, într-o unitate de timp, se măsoară prin următorii indicatori :

— *Mărfuri transportate* arată cantitatea totală a mărfurilor (inclusiv ambalajul) care au făcut obiectul transporturilor, exprimată în tone.



Scanned with OKEN Scanner

— *Parcursul mărfurilor* arată activitatea parcului auto de marfă, măsurată în tone-kilometri. Reprezintă activitatea desfășurată prin transportul unei tone de marfă pe distanța de un kilometru și se calculează prin însumarea produselor rezultate din înmulțirea cantității mărfurilor transportate cu distanțele parcurse de vehicule pentru transportul mărfurilor.

— *Călători transportați* arată volumul activității de transport călători exprimat prin numărul persoanelor care au făcut obiectul transportului.

— *Parcursul călătorilor* arată activitatea parcului auto de călători exprimată în călători-kilometri. Reprezintă activitatea desfășurată prin transportul unui călător pe distanța de un kilometru și se calculează prin însumarea parcursurilor efectuate pentru fiecare călător transportat. Se mai poate determina înmulțind veniturile corespunzătoare prestației de transport efectuate cu un coeficient care exprimă numărul mediu de călători-km prevăzuți prin tarif a se transporta pentru un leu venit.

— *Venituri brute din activitatea de transport* exprimă volumul valoric al prestațiilor de transport și a celor nemijlocit legate de acestea și se stabilește prin însumarea valorii tarifate a prestațiilor privind transportul de mărfuri și călători, transportul de poștă și presă, manipulări de mărfuri și asistență tehnică acordată altor unități socialiste.

## 4. INDICATORII PRIVIND FOLOSIREA AUTOVEHICULELOR

Din examinarea indicatorilor sus-menționați rezultă că ei arată numai volumul activității. Ca în orice altă activitate, și în cea de transport este deosebit de important să se știe nu numai mărimea producției, ci și condițiile de executare a ei. Pentru că, spre exemplu, este perfect posibil ca o unitate să depășească volumul de transport planificat, dar să folosească în condiții necorespunzătoare parcul de autovehicule, și invers.

În cadrul unei organizări judicioase a activității de transport, gradul de folosire a autovehiculelor poate să fie dirijat și urmărit pe multiple planuri. De aceea s-a simțit nevoia să se creeze un număr mare de indicatori, fiecare din ei avînd rolul să scoată în evidență un anumit aspect privind modul de utilizare a autovehiculelor.

Unii din acești indicatori se referă la timpul de utilizare a autovehiculelor, alții arată modul în care este folosit parcul, iar o ultimă categorie privește gradul în care este folosită capacitatea de încărcare a autovehiculelor.



Scanned with OKEN Scanner

Principalii indicatori privind folosirea autovehiculelor sînt :

a. **Coeficientul de utilizare a parcului inventar (CUP)** arată în % gradul în care parcul inventar de autovehicule este activ (este scos în exploatare). El se calculează prin raportul dintre numărul de autovehicule tone-zile active (locuri-zile active) și numărul de autovehicule tone-zile inventar (locuri-zile inventar), astfel :

$$CUP = \frac{\text{autovehicule tone-zile (locuri-zile) inventar}}{\text{autovehicule tone-zile (locuri-zile) active}}.$$

Autovehiculele și remorcile sînt considerate active în orice zi în care se află în exploatare, indiferent de durata activității.

b. **Coeficientul de utilizare a parcursului (CUPs)** arată în ce măsură parcursul total al autovehiculului (sau remorcii) este efectuat cu încărcătură. El se calculează prin împărțirea kilometrilor rulați cu încărcătură la totalul kilometrilor.

$$CUPs = \frac{\text{autovehicule-km cu încărcătură}}{\text{autovehicule-km total}}.$$

Pentru calculul acestui indicator, fiecare kilometru efectuat cu încărcătură este considerat ca atare, chiar dacă încărcătura este mai mică decît capacitatea autovehiculului.

Presupunînd că un autobuz parcurge într-o zi 200 km, din care 10 km reprezintă distanța dus-întors de la garaj la autogară, iar restul de 190 km sînt efectuați pe traseu (număr de călători cînd mai mare, cînd mai mic), înseamnă că nivelul CUPs-ului va fi de 0,95, rezultat din calculul : $\frac{190}{200} = 0{,}95$.

c. **Parcursul mediu zilnic (PMZ)** arată cîți kilometri rulează, în medie pe zi, un autovehicul sau o remorcă. Determinarea se face luînd în calcul toți kilometrii rulați (cu sau fără încărcătură) și întregul număr al autovehiculelor (respectiv remorcilor) zile active, astfel :

$$PMZ = \frac{\text{autovehicule-km totali}}{\text{autovehicule-zile active}}.$$

d. **Coeficientul de utilizare a tonajului (CUT)** este un indicator utilizat numai în transporturile de mărfuri. El arată gradul de folosire a capacității nominale a autovehiculului (sau remorcii), exprimată în tone, și se obține din raportul :

$$CUT = \frac{\text{tonajul încărcăturii}}{\text{tonajul nominal}}.$$



Scanned with OKEN Scanner

De exemplu, un autocamion de 5 tone, încărcat la capacitatea volumetrică cu paie, care cîntăresc numai 2,5 tone, realizează la cursa respectivă un *CUC* de 0,50 (din raportul $\frac{2,5}{5} = 0,5$).

e. **Coeficientul de utilizare a capacității (CUC)** este indicatorul care reflectă cel mai bine preocuparea pentru folosirea rațională a parcului auto. Cu cît nivelul acestui coeficient este mai apropiat de cifra 1, cu atît se asigură condiții pentru efectuarea transporturilor cu un cost cît mai redus și cu un consum cît mai mic de capacitate auto.

Acest indicator reprezintă în % proporția între volumul de transport efectiv, exprimat prin parcursul mărfurilor sau călătorilor și volumul de transport maxim posibil al autovehiculelor (remorcilor) utilizate la transport, exprimat în tone-km sau locuri-km, potrivit relației :

$$CUC = \frac{\text{tone-km sau călători-km realizați}}{\text{tone-km sau locuri-km capacitive}}.$$

Ambele elemente de calcul se stabilesc pentru condiții de exploatare egale, luîndu-se în considerare, atît pentru prestațiile efective, cît și pentru cele capacitive, parcursul aceloraşi autovehicule (sau remorci), din aceeași perioadă de timp.

*De exemplu,* un autocamion de 5 tone efectuează într-o zi de exploatare 200 km, din care 80 cu încărcătură și restul (120) fără încărcătură. Marfa transportată cîntărește 4 tone. În acest caz rezultă :

— tone-km efective 320 (80 km × 4 t) ;
— tone-km capacitive 1 000 (200 km × 5 t) ;
— coeficientul de utilizare a capacității 32 %, provenind din raportul :

$$\frac{320}{1\,000} = 32\%$$

Din exemplul de mai sus, se observă că deși se realizează un coeficient de utilizare a parcursului de 0,40 (80 km cu încărcătură, din totalul de 200), coeficientul de utilizare a capacității are un nivel și mai scăzut (0,32). Aceasta din cauză că pe parcursul cu încărcătură s-a realizat un coeficient de utilizare a tonajului de numai 0,80 (4 tone încărcătură, față de 5 tone, capacitatea nominală). Aceste aspecte scot în evidență faptul că acest indicator (coeficientul de utilizare a capacității) reprezintă, global, situația din ambele



Scanned with OKEN Scanner

puncte de vedere (gradul de folosire a parcursului și gradul de utilizare a capacității nominale).

f. **Productivitatea parcursului** arată numărul de călători-km (tone-km) ce revine, în medie, pe un kilometru parcurs și se calculează din raportul :

$$\text{Prod. Ps.} = \frac{\text{călători-km sau tone-km realizate}}{\text{autobuze-km traseu sau autov.-km}}.$$

g. **Venitul specific** arată cîți lei se încasează în medie pe un kilometru parcurs și se obține din raportul :

$$\text{V. Sp.} = \frac{\text{venituri realizate}}{\text{autobuze-km sau autov.-km}},$$

Prin compararea venitului specific cu costul pe kilometru se determină eficiența economică a transportului.

## 5. CĂILE PRIN CARE CONDUCĂTORII AUTO POT ACȚIONA PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA INDICATORILOR

Nivelul tuturor indicatorilor din activitatea de transport depinde, în foarte mare măsură, de munca și preocuparea conducătorilor auto. Posibilitățile concrete pe care le are conducătorul auto sînt, în principal, următoarele :

*Cu privire la CUP :*

— să aibă o prezență regulată la serviciu, pentru a se evita imobilizarea autovehiculului din cauza eventualelor absențe ;
— să efectueze la timp și în volum complet procesele tehnologice de întreținere, în scopul eliminării staționărilor în reparații.

*Cu privire la PMZ :*

— să respecte durata zilei de lucru ;
— să colaboreze cu beneficiarul pentru reducerea duratei încărcării-descărcării ;
— să evite staționările pe parcurs și să circule cu viteze corespunzătoare condițiilor de circulație.



Scanned with OKEN Scanner

*Cu privire la CUC :*

— să urmărească reducerea parcursurilor neproductive ;

— să solicite beneficiarului să folosească autovehiculul la capacitate, asigurînd o stare corespunzătoare a caroseriei (obloane, prelată etc.) și dînd indicații pentru o cît mai rațională așezare a încărcăturii ;

— să solicite încărcătură prin agențiile de colectare și expediere a mărfurilor, ori de cîte ori ar urma ca autovehiculul să circule fără încărcătură pe un parcurs sau cu încărcătură incompletă ;

— să respecte graficele de mers și să oprească în toate stațiile de pe traseu.

Prin îmbunătățirea indicatorilor de utilizare a autovehiculelor, conducătorul auto contribuie, totodată, la :

— reducerea consumului specific de combustibil pe tonă (călător) transportată (transportat) ;

— creșterea volumului de transport (tone-km, călători-km etc.) ;

— reducerea costului transporturilor ;

— satisfacerea la un nivel superior, cantitativ și calitativ, a nevoilor de transport ale economiei.

În concluzie, aplicarea măsurilor sus-amintite au drept consecință utilizarea rațională a parcului de autovehicule, folosirea acestuia la întreaga sa capacitate, în condiții de transport optimizat cu un consum cît mai redus de combustibil și de eficiență economică ridicată.

Scanned with OKEN Scanner

CAPITOLUL III

# OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR ÎN PROCESUL DE TRANSPORT AL MĂRFURILOR

## 1. NATURA ȘI IMPORTANȚA ACESTOR OBLIGAȚII

Transportul de mărfuri cu autovehicule se realizează, de regulă, printr-o cooperare aproape continuă între cărăușul auto, furnizorul încărcăturii și destinatarul ei. Pentru înțelegerea acestui lucru trebuie să se aibă în vedere pe de o parte faptul că transportul de mărfuri se realizează prin efectuarea a trei acțiuni de bază (încărcarea, deplasarea și descărcarea mărfii) și, pe de altă parte, faptul că aceste acțiuni se desfășoară în locuri și momente diferite, cînd de către o parte, cînd de către cealaltă.

Cu alte cuvinte, transportul de mărfuri constituie un proces de activitate care se realizează prin consumarea mai multor faze. De felul în care este executată fiecare fază depind probleme deosebit de importante, cum sînt: durata transportului, costul transportului, integritatea mărfii, gradul de folosire a capacității autovehiculului etc. Datorită acestui lucru, normele de drept ale fiecărei țări reglementează, într-o măsură mai mare sau mai mică, obligațiile și răspunderile părților privind modul de executare a fiecărei faze a transportului.

În țara noastră, obligațiile și răspunderile părților fac obiectul unor reglementări ample și precise. Ele poartă amprenta principiului planificării și urmăresc atît folosirea rațională a potențialului de transport auto, cît și satisfacerea în condiții optime a nevoilor de transport ale economiei naționale.



Scanned with OKEN Scanner

## 2 PLANIFICAREA ȘI CONTRACTAREA TRANSPORTURILOR DE MĂRFURI CU AUTOVEHICULE

Sarcinile de transport auto se repartizează tuturor ministerelor, organelor centrale și consiliilor populare, deținătoare de parc auto, prin planul național unic de dezvoltare economico-socială.

În limita acestor sarcini, unitățile de transport și cele beneficiare de transporturi sînt obligate să încheie contracte economice de prestații de transport. Aceste contracte se încheie potrivit unor norme metodologice stabilite prin lege, norme care precizează principiile de lucru, obligațiile referitoare la modul de executare a fazelor transportului și răspunderile ce revin părților în cazul neîndeplinirii acestor obligații.

În cazul în care între cărăuș și beneficiar nu se încheie un asemenea contract, transporturile intră în regimul celor „ocazionale" (respectiv al celor executate în afara contractelor).

Independent însă de modul în care sînt angajate, transporturile sînt supuse unor reguli comune referitoare la : modul de prezentare a mărfurilor, modul de așezare a lor, efectuarea operațiunilor de încărcare-descărcare, confirmarea prestațiilor etc.

## 3. CLASIFICAREA MĂRFURILOR DIN PUNCT DE VEDERE AL MODULUI ÎN CARE SÎNT PREZENTATE LA TRANSPORT

De modul de prezentare la transport a mărfii depind :

— felul în care se face încărcarea-descărcarea mărfii ;

— posibilitățile de deplasare a mărfii respective în cadrul unui transport colectiv (împreună cu alte mărfuri) ;

— amenajarea pe care trebuie s-o aibă autovehiculul ;

— problemele pe care le ridică luarea în primire a mărfii de către conducătorul auto.

*Clasificarea mărfurilor*, din punct de vedere al modului de prezentare, *depinde de criteriul urmărit.*

a. **În funcție de starea lor fizică,** mărfurile se împart în :

— *mărfuri solide* (care se prezintă în vrac sau ambalate, la bucată sau la greutate pe întreaga partidă etc.) ;

— *mărfuri lichide* (în butoaie, bidoane, sticle etc. sau în vrac, transportate în cisterne) ;



Scanned with OKEN Scanner

— *mărfuri gazoase* (livrate în tuburi sau butelii).

b. **În raport cu ușurința cu care se pot încărca și descărca,** se deosebesc :

— mărfuri care pot fi încărcate sau descărcate *prin aruncare* (cartofi, bolovani, nutreț etc.) ;

— mărfuri a căror încărcare-descărcare se execută *prin curgere* ;

— mărfuri ce se încarcă și se descarcă *prin așezare* (lăzi, baloturi, saci etc.).

c. **În funcție de măsurile pe care le impun pe timpul transportului și al depozitării,** se cunosc următoarele categorii de mărfuri :

— *obișnuite,* cele care nu au nevoie de autovehicul cu amenajare specială și care nu impun măsuri speciale pe timpul transportului ;

— *periculoase,* cele care reclamă prudență deosebită pe timpul transportului și încărcării-descărcării sau unele amenajări speciale ale autovehiculului, pentru evitarea riscurilor (exemple de asemenea mărfuri : produse inflamabile, explozive etc.) ;

— *perisabile,* mărfurile care se pot altera ușor (cum sînt : peștele, carnea, fructele proaspete etc.) și care, din această cauză, necesită caroserii specializate (autofrigorifere, autoizoterme etc.) sau măsuri organizatorice (circulația pe timp de noapte, respectarea unor termene scurte etc.) ;

— *care depășesc limitele de gabarit sau tonajele maxim admise,* respectiv încărcăturile care se transportă cu mijloace speciale (de obicei remorci trailer) și care necesită măsuri speciale de circulație (autorizație, însoțirea convoiului etc.).

Cunoașterea acestor clasificări ale mărfurilor este importantă pentru conducătorii auto, întrucît prin preluarea mărfii la transport ei își asumă, în numele lor și al unităților din care fac parte, obligații și responsabilități referitoare la executarea transporturilor în condiții de siguranță în circulație, fără degradarea sau deprecierea mărfii.



Scanned with OKEN Scanner

## 4. OBLIGAȚIILE REFERITOARE LA MODUL DE PREZENTARE A ÎNCĂRCĂTURII LA TRANSPORT ȘI LA MODUL DE AȘEZARE A SA ÎN AUTOVEHICUL

Cărăușul și predătorul mărfii la transport sînt obligați să respecte anumite reguli în legătură cu aceste probleme. Cărăușul se asigură de îndeplinirea lor prin șoferul autovehiculului, cu ocazia încărcării mărfii.

*Principalele atribuții ale șoferului* sînt următoarele :

— să se asigure că marfa efectiv încărcată corespunde, ca denumire generică și cantitativ, cu elementele de identificare înscrise în documentul pe baza căruia o ia în primire ;

— să se convingă că marfa este ambalată și așezată în conformitate cu normele în vigoare și, în caz contrar, să refuze primirea ei la transport.

În legătură cu *așezarea mărfii, obiectivele* care trebuie urmărite sînt următoarele :

— evitarea riscului de răsturnare a autovehiculelor sau de degradare a mărfii ori a caroseriei ;

— folosirea cît mai judicioasă a suprafeței și a volumului caroseriei ;

— respectarea dimensiunilor de gabarit ;

— fixarea mărfurilor (prin ancorare, legare, acoperire cu prelata, montare de suprainălțătoare etc.), în vederea asigurării stabilității ei și a feririi de riscurile degradării, sustragerii, substituirii sau pierderii pe timpul transportului.

## 5. OBLIGAȚIILE REFERITOARE LA AMBALAREA MĂRFURILOR

Obligația de a ambala marfa derivă fie din caracterul ei, fie din sistemul (regimul) în care se asigură transportul.

În legătură cu această ultimă afirmație este necesar să se știe că *primirea mărfii la transportul auto este condiționată de ambalarea ei* în cazurile în care :

— este predată ca *expediție parțială ;*

— este transportată ca *expediție de coletărie ;*

— este predată ca *expediție de mesagerie auto.*



Scanned with OKEN Scanner

În toate aceste situații, ambalarea este impusă de faptul că beneficiarul nu solicită un autovehicul la dispoziția exclusivă, ci numai transportul unei anumite cantități de marfă (de regulă, mai mică decît capacitatea unui autovehicul), în condițiile unui transport colectiv. Ca urmare, ambalarea este necesară din rațiuni de exploatare comercială, respectiv pentru a se asigura condiții ca unitatea auto să poată realiza combinații de două sau mai multe expediții la aceeași cursă, în vederea folosirii cît mai complete a capacității autovehiculului.

Sînt însă și cazuri în care ambalarea este impusă de felul mărfii, ca de exemplu : lichidele, produsele deosebit de fragile, aparaturile de construcție delicată etc. În aceste cazuri, ambalarea nu este strict obligatorie, în sensul că beneficiarul poate opta pentru folosirea unor autovehicule cu caroserie specializată (autocisterne, autodube etc.) sau a containerelor.

Pentru majoritatea ambalajelor sînt reglementate anumite reguli cu privire la construcția lor (dimensiunile, materialul din care se confecționează, greutatea proprie, soliditate etc.).

Prin aceste reguli se urmărește ca ambalajele să fie :

— cît mai ieftine, ușoare și rezistente la transport și intemperii ;

— de forme geometrice cît mai regulate, pentru a se elimina spațiile goale din volumul caroseriei ;

— refolosibile, de cît mai multe ori ;

— transportabile în stare goală pe cît posibil prin pliere sau introducerea unuia în celălalt, pentru reducerea spațiului ocupat.

## 6. OBLIGAȚIILE ȘI RĂSPUNDERILE UNITĂȚII EXPEDITOARE

Dintre *obligațiile expeditorului* mai importante sînt :

— să verifice, înainte de încărcarea autovehiculului, dacă acesta corespunde transportului, în privința capacității, stării și amenajărilor caroseriei ;

— să înscrie în documentele transportului, datele de identificare a mărfii și a cantității sale reale ;

— să încarce marfa și să-i asigure stabilitatea în conformitate cu normele în vigoare și cu indicațiile șoferului ;

— să asigure folosirea integrală a capacității nominale a autovehiculului (atunci cînd acesta a fost solicitat la dispoziție exclusivă) ;



Scanned with OKEN Scanner

— să dea însoțitor al mărfii pe timpul transportului, în cazurile prevăzute expres în lege (transporturile de vietăți, de produse explozive etc.).

Expeditorul răspunde de marfă pînă în momentul cînd o predă delegatului său, care însoțește transportul, sau șoferului.

## 7. OBLIGAȚIILE DESTINATARULUI MĂRFII

Destinatarul este obligat :

— să descarce complet autovehiculul, imediat după prezentarea sa și să-l lase curat, fără resturi de marfă, ambalaje etc. ;

— să verifice încărcătura și să confirme atît primirea ei, cît și faza transportului desfășurată la sediul său (ora sosirii, ora plecării etc.).

Scanned with OKEN Scanner

CAPITOLUL IV

# ORGANIZAREA ÎNCĂRCĂRII ȘI DESCĂRCĂRII MĂRFURILOR

## 1. PRINCIPALELE CĂI DE RAȚIONALIZARE A ÎNCĂRCĂRII-DESCĂRCĂRII MĂRFURILOR

În cazul transporturilor de mărfuri, organizarea operațiunilor de încărcare-descărcare constituie o sursă inepuizabilă de creștere a gradului de folosire a autovehiculului. Prin măsuri de organizare judicioasă a acestor operațiuni, se poate realiza atît scurtarea duratei de executare a lor, cît și o folosire cît mai completă a capacității nominale a autovehiculului sau, după caz, a capacității sale volumetrice.

*Principalele măsuri* prin care se pot obține asemenea rezultate sînt :

— mecanizarea încărcării (prin încărcarea cu excavatoare, cu dragline, din buncăre, pe bandă transportoare etc.) ;

— folosirea unor utilaje de încărcare de mare productivitate, deservite de muncitori cu o pregătire profesională corespunzătoare ;

— corelarea capacității de transport cu capacitatea utilajelor și fronturilor de încărcare-descărcare ;

— mecanizarea descărcării prin folosirea de autovehicule sau remorci echipate cu instalații de basculare a încărcăturii ;

— echiparea autovehiculelor cu instalații proprii de încărcare și de descărcare (macara cu braț rotitor, oblon ridicător, troliu etc.) ;

— pregătirea din timp a partizilor de mărfuri, în imediata apropiere a căii de acces a autovehiculului, pentru evitarea manevrelor și deplasării autovehiculului în mai multe puncte, pentru realizarea unei încărcări complete ;

— pachetizarea mărfurilor ;

— folosirea containerelor ;



Scanned with OKEN Scanner

— încărcarea cu transpalete ;

— întocmirea documentelor de livrare sau însoțire a mărfii înainte de prezentarea autovehiculului la punctul de încărcare, ori în timpul în care se execută încărcarea ;

— evitarea așteptării la rînd a autovehiculelor în punctele de încărcare sau de descărcare, prin avizarea sosirii lor în aceste puncte și printr-o afluire judicioasă pe locuri de muncă, în funcție de capacitatea de preluare-predare și de mărimea spațiilor de manevră.

## 2. TIMPII NORMAȚI ȘI TIMPII LIBERI PENTRU ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE

Paralel cu crearea bazei tehnico-materiale corespunzătoare executării operațiunilor de încărcare-descărcare a autovehiculelor, se reglementează duratele maxime pe care le pot avea aceste operațiuni. Aceste durate se diferențiază pe tipuri și capacități de autovehicule, în funcție de modul de efectuare a operațiunii (manual sau mecanizat) și de alte elemente determinante (felul mărfii, modul de prezentare a ei la transport etc.).

*Timpii normați* (duratele normate) se utilizează ca elemente de dimensionare a retribuției în acord a conducătorilor auto sau a sumelor cuvenite unității de transport, ca tarif pentru prestațiile executate. Datorită acestei folosiri, timpul normat reprezintă un puternic instrument de cointeresare a unității auto și a personalului acesteia (în primul rînd conducătorii auto) pentru reducerea continuă a duratei efective a încărcării-descărcării.

*Timpii liberi* (adică timpii scutiți de plata taxelor tarifare) reprezintă limitele de timp în care beneficiarii au dreptul să imobilizeze autovehiculele pentru operațiunile de încărcare-descărcare și cele comerciale, fără a plăti un anumit tarif pentru aceasta. Numai în cazul în care durata acestor operațiuni depășește nivelul fixat prin lege ca timp liber, beneficiarul suportă tariful corespunzător acestui timp suplimentar. În afara raționilor de simplificare a operațiunilor de tarifare a transporturilor, timpii liberi (netarifabili) au rolul de a stimula interesul beneficiarilor pentru reducerea duratei încărcării-descărcării. Acest rol se concretizează mai ales în cazul transporturilor cărora li se aplică tariful pe unitate de timp (tariful „pe oră și km"), transporturi la care suma revenită pe unitatea de prestație înregistrează o scădere spectaculoasă, în funcție de reducerea duratei încărcării-descărcării.



Scanned with OKEN Scanner

## 3. ORGANIZAREA LOCURILOR DE ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE

Durata încărcării-descărcării depinde, într-o măsură însemnată, de amenajarea locurilor în care se realizează cele două operațiuni. Crearea unor locuri special amenajate este strict necesară în cazurile în care activitatea de expediere sau primire a mărfurilor cu autovehicule are un caracter permanent. Din cele arătate în temele anterioare rezultă în mod evident că amenajarea corespunzătoare a acestor locuri prezintă avantaje economice și pe linie de producție atît pentru unitățile beneficiare, cît și pentru cele de transport.

Pentru a se face încărcarea-descărcarea mărfurilor în condiții cît mai eficiente este necesar ca organizarea acestor operațiuni să fie abordată din mai multe puncte de vedere, și anume :

— numărul posturilor de încărcare-descărcare ;

— ritmul de lucru și capacitatea fiecărui post ;

— mărimea fronturilor de încărcare-descărcare ;

— întocmirea documentelor de livrare și de confirmare a transportului simultan cu încărcarea-descărcarea mărfii.

Tratarea acestor probleme trebuie să fie astfel făcută încît să asigure :

— imobilizarea autovehiculelor un timp cît mai scurt ;

— accesul ușor al autovehiculului la postul de încărcare-descărcare și așezarea sa într-o poziție cît mai convenabilă ;

— posibilitatea așezării încărcăturii în condiții de valorificare integrală a suprafeței și volumului caroseriei.

## 4. MECANIZAREA OPERAȚIUNILOR DE ÎNCĂRCARE-DESCĂRCARE

Mecanizarea acestor operațiuni constituie una din principalele căi de creștere a randamentului autovehiculului, prin reducerea ponderii timpului de imobilizare și majorarea ponderii timpului în circulație. În același timp mecanizarea rezolvă și alte probleme, cu efecte economice deosebite, cum sînt :

— reducerea spațiilor de depozitare și, implicit, a investițiilor corespunzătoare ;

— reducerea muncii manuale și, în consecință, creșterea productivității muncii ;

— reducerea costului operațiunilor de încărcare-descărcare.



Scanned with OKEN Scanner

Executarea manuală a operațiunilor de încărcare-descărcare trebuie să aibă o pondere din ce în ce mai mică, putînd fi folosită numai acolo unde, din cauza varietății mari a mărfurilor și a caracterului întîmplător al transporturilor, nu este justificată economic efectuarea unor investiții pentru mecanizarea încărcării-descărcării.

Mecanizarea încărcării-descărcării se realizează cu ajutorul mai multor feluri de instalații. Dezvoltarea continuă a transporturilor auto, creșterea capacității nominale a autovehiculelor și obiectivele urmărite pe linia optimizării transporturilor conduc, printre altele, și la o diversificare din ce în ce mai mare a instalațiilor și procedeelor cu care se asigură, în mod mecanizat, încărcarea sau descărcarea mărfurilor.

În cele ce urmează sînt prezentate pe scurt, unele din categoriile de transporturi la care se asigură un grad ridicat de mecanizare a încărcării-descărcării, prin folosirea unor autovehicule adaptate acestui scop.

a. **Transportul în containere** asigură mecanizarea completă a ambelor operațiuni. Principalele avantaje pe care le prezintă containerele sînt :

— *timpi* deosebit de *mici de imobilizare* a autovehiculelor ;
— grad sporit de *securitate și bună păstrare a mărfurilor ;*
— *simplificarea formalităților* de primire și predare a mărfurilor ;
— *grad ridicat de folosire a capacității nominale* a autovehiculului;
— *posibilități ideale* pentru organizarea de transporturi combinate (auto-cale ferată, auto-navale etc.) ;
— *reducerea* — sau chiar eliminarea — *riscurilor* de sustragere a mărfurilor pe timpul transportului și, implicit, a litigiilor dintre cărăuș și beneficiar.

Containerele sînt de mai multe feluri : mici (cu o capacitate sub 3 $m^3$), mari, acoperite, descoperite, izoterme etc.

b. **Transportul cu ajutorul paletelor.** Paletele sînt dispozitive pe care se așază mărfurile pe timpul încărcării și descărcării lor, precum și în timpul transportului. Deplasarea paletelor în depozite, din acestea în autovehicul și invers, se realizează cu ajutorul unor utilaje speciale, cum sînt transpaletele manuale sau electrice.

Paletele sînt închise (numite box palete) și deschise.

Transportul paletizat prezintă numeroase *avantaje*, printre care : reducerea duratei încărcării-descărcării, ușurarea eventualelor operațiuni de transbordare a mărfurilor dintr-un mijloc de transport în altul, folosirea națională a capacității depozitelor etc.



Scanned with OKEN Scanner

c. **Transportul cu autobasculantele.** Produsele și materialele care se livrează în vrac și care pot fi descărcate prin alunecare pe un plan înclinat se pretează la transportul cu autobasculante. În general cu autobasculantele se transportă : materialele de construcții, produsele de carieră-balastieră (pietriș, nisip, minereuri, cărbuni), cerealele, varul stins, betonul, mixtura asfaltică etc.

Creșterea mare a volumului lucrărilor de construcții și nevoia recoltării rapide a produselor agricole sînt principalele cauze ale dezvoltării deosebit de mari a numărului autovehiculelor cu benă sau platformă basculabilă. Concomitent s-a urmărit introducerea în parc a unor autobasculante de cît mai mare capacitate.

Pentru a li se asigura o exploatare rațională, autobasculantele trebuie să fie utilizate la transporturi pe distanțe mici (sub 10 km). Folosirea lor pe distanțe mijlocii și mari face ca reducerea duratei încărcării-descărcării să influențeze într-o măsură mult prea mică productivitatea autobasculantei, existînd chiar riscul ca investiția suplimentară, provenind din faptul că o autobasculantă este mai scumpă decît un autocamion obișnuit, să nu poată fi recuperată.

Tot în scopul exploatării lor raționale, autobasculantele trebuie să fie folosite numai la transporturile la care încărcarea se face mecanizat (cu excavatoare, dragline etc.).

Scanned with OKEN Scanner

Scanned with OKEN Scanner

CAPITOLUL V

# DOCUMENTE DE TRANSPORT

## 1. FOAIA DE PARCURS

*Foaia de parcurs* este un document tipizat care însoțește autovehiculul ori de cîte ori efectuează o deplasare, în scopul de a arăta dacă deplasarea respectivă se face legal, precum și condițiile în care se efectuează (ruta, data, sarcina de transport etc.). Foaia de parcurs este, deci, un instrument cu ajutorul căruia se verifică, atît în parcurs cît și după aceea, legalitatea deplasării.

Conținînd date privind desfășurarea transportului, foaia de parcurs, constituie, totodată, documentul de evidență primară a unora din datele de exploatare, cum sînt : timpul în exploatare, parcursul realizat, consumurile de combustibil etc.

De regulă, foaia de parcurs se emite zilnic pentru fiecare autovehicul. Excepțiile se referă la cursele cu o durată mai mare de o zi.

a. **Conținutul foii de parcurs.** Foaia de parcurs cuprinde date privind :

— identificarea autovehiculului, a unității de care aparține și a personalului de bord ;

— sarcinile de transport programate pentru autovehicul pe perioada pentru care se emite foaia de parcurs ;

— plecarea și sosirea autovehiculului în și din garaj ;

— desfășurarea activității autovehiculului (parcurs, timp în exploatare, cantități de combustibil alimentate, evenimente survenite pe parcurs etc.).

Foaia de parcurs diferă ca format și conținut de la o categorie de trafic la alta. În anexele 1 și 2 este redat actualul model al foii de parcurs utilizată în traficul de mărfuri și respectiv de călători.

Indiferent de traficul căruia îi este destinată, foaia de parcurs este alcătuită din două părți : matca (respectiv partea care rămîne la cotorul carnetului din care este emisă) și foaia de parcurs propriu-zisă.

Pe ambele părți sînt imprimate seria și numărul documentului respectiv. În unele cazuri, foaia de parcurs este prevăzută și cu timbru sec.

În momentul în care este înmînată conducătorului auto, foaia de parcurs trebuie să fie completată cu unele date obligatorii.

Completarea cu aceste date și emiterea foii de parcurs se fac, de regulă, de către impiegatul de autocoloană sau impiegatul de mișcare. Dintre datele pe care foaia de parcurs trebuie să le cuprindă obligatoriu în momentul în care este predată conducătorului auto fac parte cele prin care se arată :

— denumirea unității, numărul de înmatriculare a autovehiculului și capacitatea sa, numele conducătorului auto și data emiterii ;

— kilometrajul pe care-l indică aparatul de bord ;

— sarcina de transport pe care o are de executat autovehiculul ;

— locul în care va fi parcat autovehiculul, după terminarea activității din ziua respectivă.

În funcție de felul transportului sau de alte elemente specifice, foaia de parcurs mai cuprinde :

— mersul programat al cursei (în cazul transporturilor interurbane de mărfuri) ;

— suma de bani personali pe care conducătorul auto îi are asupra sa (în cazul transportului de călători cu autobuzele) ;

— numărul cursei pe care o va executa autobuzul etc.

b. **Obligațiile conducătorului auto în legătură cu foaia de parcurs.** Pe timpul scurs între momentul primirii foii de parcurs și cel în care o restituie impiegatului de serviciu, conducătorul auto are următoarele *obligații* în legătură cu foaia de parcurs :

— să o aibă permanent asupra sa și s-o păstreze în bună stare ;

— să o prezinte organelor de control, la cererea acestora ;

— să înscrie pe verso-ul său toate datele cerute de imprimat, privind „mișcarea" autovehiculului ;

— să noteze în chenarul anume destinat toate întîrzierile sau imobilizările ivite pe parcurs, din cauza unor defecțiuni ale autovehiculului sau a unor restricții de circulație.

c. **Răspunderea conducătorului auto pentru păstrarea și completarea foii de parcurs.** Dată fiind importanța foii de parcurs ca document de legalizare a transportului, normele legale în vigoare prevăd împotriva conducătorului auto sancțiuni deosebit de aspre (amenzi contravenționale, măsuri disciplinare, imputarea cursei etc.), dacă acesta :



Scanned with OKEN Scanner

— pleacă în cursă fără foaie de parcurs ;
— completează foaia de parcurs cu date nesincere ;
— la controlul pe traseu este găsit cu foaia de parcurs necompletată cu fazele transportului desfășurate pînă în locul și momentul controlului ;
— pierde foaia de parcurs.

## 2. DOCUMENTE DE CONFIRMARE A TRANSPORTULUI

Prin *confirmarea transportului* se înțelege operațiunea prin care beneficiarul transportului certifică dimensiunile activității desfășurate de autovehicul în interesul său. În cazul transporturilor în comun (cum sînt cele de călători, executate pe baza mersului de autobuze), nu se procedează la confirmarea transportului (legitimația de călătorie constituind o dovadă suficientă în această privință).

De regulă, foaia de parcurs nu are nici un rol în procesul de confirmare a transportului. Într-o singură situație foaia de parcurs poate fi utilizată și ca document pe care se obține confirmarea transportului, respectiv în cazul curselor speciale executate cu autobuzele și a celor în convenție.

Din cele de mai sus rezultă că operațiunea de confirmare a transportului se realizează pe documente anume create. Ele sînt : *fișa de transport, bonul de transport* și *scrisoarea de transport*. Toate cele trei documente sînt tipizate pe economie, astfel încît manipularea și completarea lor se face potrivit unor reguli comune.

Documentele de confirmare se păstrează, în tot timpul executării transportului, de către conducătorul auto. Normele în vigoare prevăd posibilitatea ca ele să fie completate de către conducătorul auto, cu condiția ca datele astfel înscrise, să fie certificate, prin semnătură, de persoana aflată în acel loc, care reprezintă interesele beneficiarului. Această persoană poate fi : mecanicul utilajului de încărcare, magazinerul care predă marfa la transport, magazinerul care ia marfa în primire, cel care primește autovehiculul la lucru etc.

În cele ce urmează se arată, pe scurt, domeniul de utilizare a fiecăruia din cele trei documente, precum și principalele reguli privind completarea lor.

a. **Fișa de transport** este un document ce se utilizează, de regulă, la transporturile efectuate cu autobasculantele, respectiv la acele transporturi la care nu este practic posibil și nici necesar ca beneficiarul să confirme cu elemente de detaliu, fiecare fază a transportului (încărcarea, descărcarea).



Scanned with OKEN Scanner

Documentul se completează, de regulă, prin folosirea unei ștampile anume confecționată, a cărei aplicare atestă efectuarea unei curse. Cu alte cuvinte, numărul ștampilelor aplicate reprezintă numărul curselor executate.

b. **Bonul de transport** reprezintă documentul cu cea mai largă utilizare. Prin el se confirmă desfășurarea unei curse pe toate fazele sale (prezentarea autovehiculului la lucru, încărcarea, descărcarea, eliberarea etc.). În fiecare loc în care se consumă una din aceste faze ale transportului, se confirmă ora și minutul sosirii autovehiculului la locul respectiv și, la fel, ora și minutul plecării sale din acel loc.

Acest mod de desfășurare a cursei asigură posibilități mari de analiză a activității real desfășurate de autovehicul, respectiv de stabilire a cauzelor eventualei sale slabe utilizări.

c. **Scrisoarea de transport** se utilizează, în general, la transporturile interurbane și la cele angajate ocazional. Spre deosebire de bonul de transport, scrisoarea de transport este un document cu mai multe funcții, în sensul că prin el se realizează nu numai confirmarea transportului, ci, înainte de aceasta, concretizarea solicitării beneficiarului (comanda). De asemenea, prin scrisoarea de transport se asigură înscrierea calculului tarifării transportului.

### 3. DOCUMENTE DE LIVRARE-ÎNSOȚIRE A MĂRFII

În majoritatea cazurilor marfa care face obiectul transportului se livrează pe baza unui document în care se înscriu elementele de identificare a sa (denumire, sortiment, caracteristici), cantitățile și, eventual, prețul. Acest document poate fi : *avizul de expediție, factura, bonul de livrare a mărfii, bonul de cîntar* etc.

Uneori acest document servește și la luarea în primire a mărfii la transport, de către conducătorul auto. În aceste cazuri conducătorul auto poartă răspunderea gestionară a mărfii ce-i este încredințată la transport, din momentul în care semnează pentru primirea ei în documentul de livrare-însoțire și pînă în cel în care destinatarul mărfii semnează de primirea ei.

Indiferent de faptul că este sau nu folosit ca instrument de încărcare-descărcare gestionară a conducătorului auto, documentul de livrare a mărfii trebuie să însoțească transportul pentru ca pe baza sa, să poată fi dovedită pe parcurs proveniența mărfii și temeiul legal al deplasării ei.



Scanned with OKEN Scanner

CAPITOLUL VI

# APARATE DE ÎNREGISTRARE MECANICĂ A DATELOR — TAHOGRAFUL

## 1. ROLUL ȘI AVANTAJELE TAHOGRAFULUI

*Tahograful* este un aparat de control și înregistrare, vizual și grafic, a vitezei, distanței parcurse, duratei de mers și staționare a autovehiculului, în funcție de timp.

Elementele grafice înregistrate de aparat pe parcurs într-un interval de timp dat, folosesc la determinarea modului cum a fost exploatat autovehiculul, atît din punct de vedere tehnic, cît și al utilizării raționale în parcurs.

Pe baza acestor elemente se pot stabili cu exactitate viteza cu care a circulat autovehiculul, distanța parcursă, timpul de circulație, timpul de staționare pentru diferitele operațiuni (încărcare-descărcare sau urcare-coborîre, staționare la cap de linie, odihnă etc.), permițînd astfel stabilirea corectă a modului cum a fost utilizat autovehiculul.

Înregistrările furnizate de aparat reprezintă dovada certă a activității prestate pe toată durata cursei, oferind în același timp și posibilitatea stabilirii măsurilor ce se impun pe linia siguranței circulației.

Tahograful este un martor sigur în caz de accident, deoarece permite stabilirea cu precizie a vitezei înaintea accidentului și după accident, precum și momentul precis cînd s-a produs, ceea ce este deosebit de important în asemenea situații.

## 2. MECANISMELE TAHOGRAFULUI

Acționarea tahografului se realizează prin intermediul unui cablu de kilometraj care transmite mișcarea de la cutia de viteze a autovehiculului la aparat.



Scanned with OKEN Scanner

Tahograful este prevăzut cu următoarele *mecanisme* mai importante :

— pentru măsurarea și înregistrarea vitezei ;
— pentru măsurarea și înregistrarea distanței parcurse ;
— pentru înregistrarea timpului de mers și staționare ;
— ceasornic.

## 3. DIAGRAMA DE ÎNREGISTRARE

De regulă, tahograful se montează în tabloul de bord al autovehiculului, în cîmpul vizual al conducătorului auto.

Înregistrările aparatului se fac pe o *diagramă*, care se prezintă sub forma unui disc circular confecționat dintr-o hîrtie specială, pe care, în urma atingerii cu un corp ascuțit, rămîn urme (linii) de culoare roșie.

Diagrama este împărțită în următoarele *zone :*

— *zona înregistrării vitezelor*, în care sînt marcate, sub formă de cercuri concentrice, treptele de viteză din 10 în 10 km/h ;

— *zona înregistrării timpului în circulație și în staționare*, delimitată de două cercuri concentrice pe care sînt marcate diviziuni de timp (ore și minute), cea mai mică diviziune reprezentînd 5 minute ;

— *zona înregistrării distanței parcurse*, în care sînt marcate echidistant cîteva cercuri concentrice. Distanța între două cercuri (de 1 mm) corespunde cu 1 km parcurs.

Pe marginea exterioară a diagramei de înregistrare este marcat, de asemenea, timpul în ore și minute, de la 0 la 24, cea mai mică diviziune reprezentînd 5 minute.

Pe această zonă se marchează ora exactă la care s-a deschis sau s-a închis aparatul, prin tăiere cu ajutorul cuțitului montat pe carcasă.

În partea centrală a diagramei se înscrie : seria și numărul foii de parcurs, destinația, data, kilometri la plecare și la sosire, citiți pe contorul aparatului.

Fiecare diagramă reprezintă rezultatul activității autovehiculului pe o perioadă de 24 ore.

## 4. CIRCUITUL DIAGRAMELOR TAHOGRAFICE

Înainte de plecarea în cursă, odată cu foaia de parcurs, conducătorul auto primește de la impiegatul de autocoloană una sau mai



Scanned with OKEN Scanner

multe diagrame de înregistrare (în funcție de durata transportului), pentru care semnează de primire pe matca foii de parcurs.

După completarea cu datele necesare, diagrama se introduce în aparat, după care se poate pleca în cursă.

Pe durata executării cursei este interzisă deschiderea aparatului. Fac excepție cursele cu o durată de mai multe zile, la care schimbarea diagramei se face de conducătorul auto din 24 în 24 ore.

La înapoierea din cursă, toate diagramele primite la plecare se anexează la foaia de parcurs și se predau impiegatului de autocoloană.

## 5. OBLIGAȚIILE CONDUCĂTORILOR AUTO

În legătură cu aparatele tahograf, conducătorii auto au următoarele *obligații* mai importante :

— să asigure întoarcerea mecanismului ceasornic, știind că acesta funcționează o perioadă de cinci zile de la întoarcerea anterioară ;

— să verifice, înainte de plecarea în cursă, starea cablului de antrenare și a sigiliilor aplicate acestuia, fiind interzisă plecarea în cursă cu cablul nesigilat ;

— să verifice, înainte de plecarea în cursă, funcționarea tahografului, nefiind permis a se pleca în cursă cu tahograful defect ;

— să execute toate operațiunile privind montarea, înlocuirea și scoaterea diagramelor din aparat, fiind interzisă folosirea tahografului fără diagramă de înregistrare ;

— să menționeze în foaia de parcurs cazurile în care constată defectarea tahografului în timpul efectuării cursei, notînd localitatea, ziua și ora în care s-a produs. Totodată, la prima unitate auto din parcurs, va lua confirmare în foaia de parcurs de acest lucru ;

— să raporteze, la sosirea din cursă, modul cum s-au produs eventualele defectări ale tahografului pe timpul efectuării cursei ;

— să păstreze în condiții corespunzătoare diagramele aflate asupra sa, pe care la sfîrșitul cursei le va preda în totalitate impiegatului de autocoloană.

Conducătorii auto răspund material de toate pagubele provocate prin degradarea aparatului.



Scanned with OKEN Scanner

CAPITOLUL VII

# TRANSPORTUL CĂLĂTORILOR

## 1. MIJLOACELE PENTRU TRANSPORTUL CĂLĂTORILOR ȘI CARACTERISTICILE ACESTEI ACTIVITĂȚI

De regulă, transporturile auto de călători se execută cu autobuze, microbuze și autoturisme. În unele cazuri, se pot efectua transporturi de persoane și cu autocamioane, în condițiile de amenajare a acestora potrivit reglementărilor privind circulația pe drumurile publice.

Transporturile auto de călători trebuie să se caracterizeze prin :

— regularitatea curselor ;
— confortul călătoriei ;
— buna servire a publicului în autogări și pe trasee.

## 2. CIRCULAȚIA CURSELOR DE AUTOBUZE

Circulația curselor de autobuze este reglementată prin :

— mersul autobuzelor, care cuprinde graficele de circulație ale curselor internaționale și de deservire generală ;

— programele de circulație întocmite pentru cursele suplimentare ;

— programele de circulație ale curselor pe bază de convenție, întocmite de comun acord cu conducerile unităților beneficiare ;

— programul cursei speciale stabilit împreună cu beneficiarul transportului.

Graficele (programele) de circulație ale curselor stabilesc stațiile de oprire de pe trasee, orele de plecare de la capetele de linie, timpii de mers și de oprire în stații.



Scanned with OKEN Scanner

## 3. TURNUSUL AUTOBUZELOR

În scopul îndeplinirii integrale și în condiții de deplină regularitate a sarcinilor de transport, precum și al utilizării cît mai judicioase a parcului de autobuze și a personalului de bord, activitatea acestora se organizează și se desfășoară în baza turnusurilor lunare prin care trebuie să se asigure :

— utilizarea autobuzelor în raport cu capacitatea și starea lor tehnică, cu starea drumurilor și cu afluența de călători ;

— succesiunea optimă a sarcinilor de transport, permițînd utilizarea intensivă a autobuzelor și asigurarea regularității curselor ;

— crearea unei rezerve de autobuze cu care să se poată face față în orice moment situațiilor neprevăzute (înlocuirea autobuzelor devenite indisponibile, suplimentarea unor curse etc.) ;

— utilizarea personalului de bord în regim normal de muncă și asigurarea unei retribuții echitabile ;

— asigurarea unui timp de odihnă pentru personalul de bord, între două sarcini de transport (între două zile de muncă), de minimum 8 ore.

Turnusul autobuzelor cuprinde două părți distincte :

— *o tabelă*, conținînd succesiunea sarcinilor de transport (curselor) zilnice ce revin autobuzelor din grupa respectivă ;

— *turnusul propriu-zis*, indicînd pentru fiecare autobuz (conducător auto) din grupă, pe zile, pozițiile (sarcinile de transport) pe care trebuie să le execute în luna respectivă.

## 4. PLANUL ZILNIC DE VENITURI PE TRASEE ȘI CURSE

În scopul creării unei baze judicioase și sigure pentru îndeplinirea sarcinilor de plan, venitul planificat formațiunii (autocoloanei) respective se defalcă pe categorii de trafic, pe trasee și curse, stabilindu-se realizările ce pot fi obținute la fiecare dintre acestea în condițiile specifice lunii de plan.

Ca atare, fiecare cursă de deservire generală are stabilit un plan de venituri, prin care se urmărește să se intereseze conducătorii auto la îndeplinirea sa, cunoscînd că retribuția acestora este strîns legată de realizările obținute la fiecare cursă executată.



Scanned with OKEN Scanner

## 5. TARIFELE PRACTICATE ÎN TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI

În transportul de călători în trafic interurban se practică următoarele tarife mai importante :

— *tariful pe bază de bilete,* care este stabilit pe relații km (zone de taxare), din 5 în 5 km pentru distanțe pînă la 100 km și din 10 în 10 km pentru distanțe cuprinse între 101 și 200 km ;

— *tarife reduse,* potrivit cărora beneficiază de reduceri din tariful integral pe bază de bilete, unele categorii de călători ;

— *tariful pe bază de abonament,* de care beneficiază personalul muncitor, studenții și elevii pentru transportul de la domiciliu la locul de muncă sau învățămînt, numai pentru distanțe pînă la 60 km ;

— *tariful pe bază de convenție,* pentru transportul personalului muncitor între domiciliu și locul de muncă, efectuat cu autobuze puse în exclusivitate la dispoziție pe bază de convenție încheiată între întreprinderea de transporturi auto și unitatea beneficiară ;

— *tariful pentru curse speciale,* care se aplică la transportul efectuat cu autobuzele puse la dispoziția întreprinderilor, instituțiilor, organizațiilor cooperatiste și obștești în scopul vizitării locurilor pitorești, istorice, cu caracter documentar și alte acțiuni cultural-educative ;

— *tariful pentru transportul bagajelor,* potrivit căruia fiecare călător are dreptul la transportul gratuit al unei cantități de 15 kg bagaje. Greutatea ce depășește cele 15 kg admise gratuit la transport se taxează la tariful de bagaje care este stabilit pe relații km (zone de distanță), din 30 în 30 de km pentru fiecare 10 kg sau fracțiune de 10 kg ;

— *tariful pentru transportul mesageriilor prin cursele de autobuze,* care se aplică numai pentru expedițiile (coletele) neînsoțite și care este stabilit pe zone de taxare din 30 în 30 km pentru fiecare 10 kg sau fracțiuni de 10 kg.

Se primesc la transport colete în greutate de minimum 12 kg (cu excepția coletelor poștale care pot fi și sub această greutate), precum și expediții în greutate totală de maximum 50 kg pentru un destinatar.

În partea introductivă a „mersului autobuzelor" este publicat un extras din tarifele auto privind transporturile de călători, bagaje și mesagerii efectuate cu autobuzele ITA, care cuprinde și tabele cu tarifele concrete în lei.



Scanned with OKEN Scanner

## 6. LEGITIMAȚIILE DE CĂLĂTORIE

Transportul călătorilor cu autobuzele se efectuează pe baza legitimațiilor de călătorie.

Legitimațiile mai importante care dau dreptul la călătoria cu autobuzele Centralei de transporturi auto sînt următoarele :

a. **Biletele de carton** se eliberează prin casele de bilete din autogări și agențiile de voiaj. Ele pot fi cu preț întreg, la tarif preferențial sau cu reducere.

În momentul emiterii, biletul se compostează pe ambele fețe, imprimîndu-se prin presare timpul zilei (ziua este împărțită în 4 timpi) și data pentru care este valabil (ziua, luna și anul), ca de exemplu : 2.09.OCT.78.

La urcarea în autobuz, conducătorul auto verifică dacă biletul este emis pentru ziua și cursa respectivă, îl perforează, indicînd apoi călătorului locul ce urmează să-l ocupe în autobuz.

b. **Biletele generale** se emit de către conducătorii auto pentru călătorii urcați în autobuz în stațiile de pe traseu unde nu există case de bilete. Ele pot fi cu preț întreg și cu reducere. Se compun din două părți : cuponul de control și biletul de călătorie, și cuprind :

— seria, numărul și inițialele ITA ;
— spațiul rezervat pentru aplicarea ștampilei.

Între cuponul de control și biletul de călătorie propriu-zis sînt înscrise, în dreptunghiuri (la cele cu preț întreg) sau triunghiuri (la cele cu reducere), costul transportului pe relații km.

La eliberare, conducătorul auto aplică atît pe cuponul de control cît și pe biletul de călătorie propriu-zis, ștampila mecanică de taxare cu ajutorul căreia se imprimă data (ziua, luna, anul), numărul cursei și numărul stației de urcare, după care detașează biletul de călătorie, decupînd de-a lungul liniei (verticale sau oblice) care marchează prețul corespunzător relației km pe care se călătorește, în așa fel încît ultimul dreptunghi sau triunghi rămas la biletul de călătorie propriu-zis, care se predă călătorului, să cuprindă cifra care indică suma încasată, respectiv, costul biletului.

Stabilirea costului transportului se face cu ajutorul „tabelei șah", care cuprinde prețul biletelor între stațiile de oprire existente pe traseul respectiv.



Scanned with OKEN Scanner

Taxarea călătorilor și eliberarea biletelor generale de către conducătorii auto se face în mod obligatoriu înainte de plecarea autobuzului din stație.

c. **Biletele de hîrtie cu valoare fixă** se folosesc pe trasee urbane sau preorășenești pe care se practică autotaxarea.

Ele pot fi de diverse valori în funcție de tariful perceput pe traseul respectiv și se procură de călători, sub formă de bilete singulare sau carnete de cinci-zece bilete, de la punctele de vînzare, organizate în acest scop pe trasee, sau de la unitățile cooperației de consum, comerț interior, sau PTTR.

La urcarea în autobuz călătorul compostează biletul care fie că-l perforează, fie că imprimă pe acesta data, numărul cursei și numărul stației de urcare.

d. **Abonamentele** sînt legitimații nominale valabile pentru mai multe călătorii, utilizate numai la cursele normale și pot fi :

— *abonamente lunare,* care dau dreptul la efectuarea a două călătorii zilnic (una de ducere și alta de întoarcere în cursul unei luni) ;

— *abonamente săptămînale,* care dau dreptul la efectuarea a 6 călătorii dus-întors (cîte una pe zi) într-o perioadă de 7 zile ;

— *abonamente cu 4 călătorii dus-întors pe lună,* care dau dreptul la efectuarea a 8 călătorii în cursul unei luni, respectiv la o călătorie de ducere și una de întoarcere în fiecare perioadă de 7 zile.

La urcarea în autobuz, conducătorul auto verifică dacă abonamentul este valabil pentru persoana, cursa și data respectivă. La abonamentele cu 4 călătorii dus-întors pe lună se verifică și dacă în intervalul respectiv de 7 zile (marcat pe abonamente prin linii mai groase) nu s-a mai efectuat o călătorie.

e. **Legitimațiile de călătorie în convenție** se eliberează pentru transportul de la domiciliu la locul de muncă, efectuat cu autobuze puse în exclusivitate la dispoziția unităților beneficiare.

Aceste legitimații cuprind, în general, aceleași date ca și abonamentele lunare. Ele nu sînt valabile la cursele de deservire generală.

f. **Legitimațiile de călătorie speciale** se eliberează pe baza unor convenții încheiate cu diverse instituții.

Contravaloarea acestor legitimații este achitată anticipat de către unitatea beneficiară.



Scanned with OKEN Scanner

Legitimațiile de călătorie specială sînt de mai multe feluri, și anume :

— *Foile de drum militare auto* servesc pentru călătoria militarilor și personalului civil din cadrul Ministerului Apărării Naționale și sînt tipărite pe zone de distanță (valabile 20 km, valabile 40 km și valabile 180 km).

Ele se compun din patru părți : *foaia de drum militară auto propriu-zisă, fișa foii de drum, cuponul statistic și matca-raport.*

În cazul în care posesorul unei foi de drum militare auto se prezintă la autobuz într-o stație din parcurs unde nu există case de bilete, conducătorul auto verifică valabilitatea acesteia, înscrie pe foaia de drum propriu-zisă și pe cuponul statistic distanța în km între stația de urcare și de coborîre, după care aplică ștampila de taxare atît pe foaia de drum propriu-zisă, cît și pe fișa foii de drum (în spațiul rezervat pentru viza autogării).

Cuponul statistic se detașează și se reține de personalul de bord, urmînd a fi predat la casa colectoare odată cu efectuarea decontării, iar foaia de drum propriu-zisă și fișa foii de drum se înmînează călătorului.

Dacă în stația respectivă există case de bilete și ca atare vizarea foii de drum și reținerea cuponului statistic se face de către casier, la urcarea în autobuz a călătorului, conducătorul auto verifică dacă legitimația a fost vizată pentru cursa respectivă, după care aplică ștampila de taxare.

— *Biletele de călătorie speciale* servesc pentru călătoria personalului unor instituții și sînt tipărite pe zone de distanță (din 10 în 10 km pînă la 100 km și din 20 în 20 între 101 și 180 km).

Sînt asemănătoare cu foile de drum militare auto (lipsind fișa foii de drum) și au același mod de manipulare și decontare.

— *Biletele de călătorie turistică auto* servesc pentru transportul cu autobuzele al persoanelor care merg la odihnă sau tratament în diverse stațiuni balneoclimaterice sau cabane turistice prin Oficiile județene de turism.

Ele sînt tipărite pe zone de distanță și se compun din patru părți : *biletul de călătorie turistică auto propriu-zis, cuponul statistic pentru călătoria de întoarcere, cel pentru călătoria de ducere și matca.*

Modul de manipulare și decontare a biletelor este același ca în cazul foilor de drum militare auto, cu precizarea că la efectuarea călătoriei de întoarcere sînt valabile numai dacă biletul de călătorie turistică auto propriu-zis poartă, pe verso, viza de plecare din stațiune sau de la cabana respectivă.



Scanned with OKEN Scanner

— *Legitimațiile deputaților în Marea Adunare Națională.* Deputații în Marea Adunare Națională călătoresc cu autobuzele pe baza carnetului de deputat, fără nici o altă formă, avînd prioritate la rezervarea locurilor în autogări, iar pe traseu, la urcarea în autobuz.

g. **Ordinele de călătorie** servesc pentru deplasarea în interes de serviciu a personalului din unitățile Centralei de transporturi auto. Ele sînt prevăzute cu două cupoane (unul pentru ducere și altul pentru întoarcere).

La efectuarea călătoriei, conducătorul auto verifică valabilitatea legitimației, după care aplică ștampila de taxare pe verso ordinului de călătorie și reține cuponul corespunzător, pe care-l predă la casa colectoare odată cu efectuarea decontării.

h. **Autorizațiile de control și călătorie** se emit numai de Centrala de transporturi auto personalului care potrivit reglementărilor în vigoare are dreptul la efectuarea controlului, și în baza cărora acesta poate călători gratuit cu autovehiculele supuse controlului M.T.Tc.

La prezentarea unui posesor de autorizații de control și călătorie, conducătorul auto va verifica dacă legitimația aparține celui care vrea să călătorească (după fotografie), dacă are viza anuală și este valabilă pentru traseul respectiv.

## 7. DECONTAREA GESTIUNII DE BILETE

Decontarea biletelor vîndute pe traseu se face după efectuarea curselor dintr-o zi prevăzute în turnus și programarea zilnică.

Conducătorii auto care au efectuat una sau mai multe curse și care urmează să plece la cap de linie de unde se întorc a doua zi, vor face decontarea înaintea ultimei plecări din ziua respectivă.

În vederea decontării, conducătorii auto prezintă la casa colectoare un borderou al biletelor vîndute, monetarul și numerarul încasat, biletele pe care le au în gestiune, cupoanele statistice reținute pe traseu și foaia de parcurs.

Pentru numerarul depus la casă, se primește o chitanță.

Scanned with OKEN Scanner

Scanned with OKEN Scanner

## CAPITOLUL VIII

# OBLIGAȚIILE ȘI RĂSPUNDERILE CONDUCĂTORULUI AUTO ÎN LEGĂTURĂ CU TRANSPORTUL REPARTIZAT

În afara obligațiilor și răspunderilor amintite în capitolele precedente, privind respectarea disciplinei în transporturi, conducătorului auto îi revin sarcini și răspunderi deosebite în legătură cu modul în care execută transportul încredințat.

În cazul unităților specializate pentru transport, conducătorul auto trebuie să cunoască toate normele și instrucțiunile de serviciu în vigoare, referitoare la modul de desfășurare a transportului, pentru a putea executa o prestație de calitate corespunzătoare, în condiții de siguranță în circulație și fără prejudicii pentru unitatea pe care o reprezintă sau pentru beneficiarii transporturilor. Prin necunoașterea sau nerespectarea acestor reguli, conducătorul auto își asumă riscul de a suporta anumite sancțiuni și de a acoperi prejudiciile materiale cauzate unității în care lucrează, sau beneficiarului.

În cele ce urmează se arată, succint, unele din obligațiile și răspunderile conducătorului auto pe categorii de transport.

## 1. ÎN TRANSPORTUL DE MĂRFURI

Conducătorul auto are următoarele *obligații de bază* :

— verifică încărcătura ce-i este încredințată la transport, în sensul că ea să corespundă cantitativ cu datele înscrise în documentele de livrare ;

— se încredințează că marfa este bine ambalată, etichetată și așezată, pentru a se evita riscurile pierderii, sau degradării ei ;

— conduce autovehiculul cu atenția necesară, în vederea evitării răsturnării mărfii sau a supunerii ei la lovituri ori zdruncinături anormale, care i-ar afecta integritatea sau calitatea.

Pe lîngă aceste obligații generale, conducătorul auto este dator să respecte, după caz, și următoarele *reguli specifice :*

a. **Conducătorii auto care execută transporturi interurbane** sînt obligați :

— să respecte mersul programat al cursei ;

— să se prezinte la agenția de colectare și expediere a mărfurilor (ACEM) la care a fost preavizat, la data fixată în preavizare ;

— să sesizeze ACEM care l-a dirijat în cursă sau de pe traseu, piedicile survenite pe parcurs, care afectează derularea normală a cursei ;

— să plece în cursă numai dacă autovehiculul pe care-l are în primire corespunde, din punct de vedere tehnic și al amenajărilor caroseriei (înălțimea obloanelor, starea prelatei etc.), dispozițiilor în vigoare ;

— să se prezinte la ACEM din parcurs ori de cîte ori ar urma să circule, între localități, fără încărcătură pe un parcurs sau cu încărcătură incompletă.

b. **Conducătorii auto care execută transporturi cu încărcare mecanizată, în șantierele de construcții,** sînt obligați :

— să respecte afluirea autovehiculelor pe utilajele de încărcare, făcută de beneficiar, în concordanță cu capacitatea acestora ;

— să manevreze autovehiculul în punctul de încărcare în așa fel încît să asigure, pe cît posibil, repartizarea uniformă a încărcăturii în bena autovehiculului și folosirea integrală a capacității nominale ;

— să circule cu viteza corespunzătoare categoriei drumului respectiv și să evite imobilizările din cauze ce depind de el, în vederea respectării duratei normate a cursei și a sarcinii zilnice de transport ;

— să prezinte fișa de transport pentru pontarea cursei, în locul de încărcare și în cel de descărcare și să solicite, dacă este cazul, confirmarea duratei staționării peste norme în aceste locuri.

## 2. ÎN TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI CU AUTOBUZELE

Conducătorii auto au următoarele *obligații generale :*

— să poarte în timpul serviciului uniforma și să aibă o ținută îngrijită ;



Scanned with OKEN Scanner

— să aibă o comportare politicoasă în relaţiile cu călătorii şi să manifeste solicitudine deplină în servirea acestora ;

— să efectueze întreţinerea şi controlul tehnic al autobuzelor înainte de plecarea de la locul de parcare ;

— să informeze şefii ierarhici asupra afluenţei de călători de pe traseu, asupra stării drumurilor, stării stîlpilor de staţii şi altor probleme privind activitatea de transport călători ;

— să urmărească îndeplinirea sarcinii de plan (venituri) pe cursă şi să dea relaţiile necesare în cazul eventualelor nerealizări ;

— să întocmească „raport de eveniment" în cazul suspendării, întîrzierii sau sosirii cu avans a cursei.

În afara acestora, conducătorul auto mai este obligat :

a. **Înainte de plecarea în cursă :**

— să se aprovizioneze cu toate imprimatele necesare pentru taxarea călătorilor şi bagajelor ;

— să prezinte foaia de parcurs, gestiunea de bilete şi banii personali impiegatului de mişcare şi să primească de la acesta tabla indicatoare de traseu pe care să o monteze în suportul de lîngă parbrizul autobuzului ;

— să tragă la peron cu 15 minute înainte de ora prevăzută pentru plecarea cursei ;

— să ia în primire expediţiile de presă şi poştă ;

— să aşeze bagajele călătorilor în portbagajul autobuzului, verificînd totodată documentele de taxare a acestora ;

— să verifice valabilitatea legitimaţiilor de călătorie la urcarea pasagerilor în autobuz şi să indice locurile pe care aceştia trebuie să le ocupe ;

— să îndrume persoanele prezentate la autobuz fără legitimaţie de călătorie pentru a le procura de la casele de bilete, fiindu-i interzis a elibera bilete în autogări, cu excepţia cazurilor cînd şeful de autogară sau impiegatul de mişcare aprobă aceasta (pentru călătorii prezentaţi după încheierea diagramei şi care nu mai au alte curse în ziua respectivă, pentru persoane cu copii în braţe, bolnavi, bătrîni, femei gravide, invalizi, prezentaţi în ultimul moment) ;

— să primească de la impiegatul de mişcare, cu un minut înainte de ora plecării cursei, diagrama şi foaia de parcurs.

b. **În timpul efectuării cursei :**

— să conducă autobuzul cu viteza tehnică necesară înscrierii în timpii de mers, prevăzuţi în graficul de circulaţie al cursei, fără a depăşi viteza maximă stabilită prin dispoziţiile care reglementează circulaţia pe drumurile publice ;



Scanned with OKEN Scanner

— să oprească în toate stațiile de pe traseu, precum și la semnalul organelor de control ;
— să anunțe, cu voce tare, stația care urmează pentru a da posibilitatea călătorilor interesați să se pregătească pentru coborîre ;
— să taxeze toți călătorii urcați în stațiile de pe traseu, înainte de a continua cursa ;
— să elibereze și să primească bagajele călătorilor care coboară din autobuz sau urcă în acesta ;
— la sosirea în autogările din parcurs, să înmîneze foaia de parcurs impiegatului de mișcare pentru viză ;
— să dea informațiile solicitate de călători cu privire la mersul curselor, tarifele de călători etc.

c. **La capătul de traseu :**

— să asigure ordinea la coborîrea călătorilor ;
— să completeze datele necesare în foaia de parcurs (numai în cazul în care nu există autogară) ;
— să facă controlul tehnic și curățirea autobuzului ;
— să parcheze autobuzul la locul stabilit de autobază și să rămînă la locul de cazare.

d. **După înapoierea din cursă :**

— să controleze salonul autobuzului pentru a constata eventualele degradări ;
— să se prezinte la impiegatul de mișcare cu foaia de parcurs și cu eventualele obiecte găsite în autobuz ;
— să întocmească documentele de decontare și să depună sumele încasate la casa colectoare ;
— să comunice eventualele defecțiuni ale autobuzului.

e. **În cazul defectării în parcurs a autobuzului :**

— să remedieze în cel mai scurt timp defecțiunea produsă. Dacă acest lucru nu este posibil, atunci ;
— parchează și semnalizează autobuzul în vederea prevenirii accidentelor de circulație ;
— se deplasează la primul post telefonic pentru a anunța unitatea de exploatare cea mai apropiată ;
— informează călătorii asupra măsurilor luate.

În cazul în care pe traseul respectiv mai circulă și alte curse, conducătorii acestora au obligația de a prelua călătorii autobuzului rămas în pană.



Scanned with OKEN Scanner

f. **În situaţia în care un călător necesită îngrijiri medicale :**

— să solicite intervenţia cadrelor medicale aflate eventual în autobuz, punînd la dispoziţie trusa sanitară din dotarea acestuia ;

— să transporte bolnavul (dacă se impune) la cel mai apropiat spital sau post de prim ajutor.

g. **În cazul producerii unor incidente în autobuz :**

— să ceară sprijinul lucrătorilor de miliţie aflaţi eventual în autobuz, iar în lipsa acestora, organelor celui mai apropiat post de miliţie ;

— să manifeste un deosebit tact şi stăpînire de sine, abţinîndu-se de la discuţii neprincipiale cu călătorii sau de la altercaţii cu aceştia, chiar dacă este provocat.

Scanned with OKEN Scanner

# CUPRINS

*Capitolul I* — NOȚIUNI GENERALE

1. Procesul de transport . . . . . 3
2. Transporturile auto . . . . . 3
3. Elementele care alcătuiesc procesul de transport auto . . . . . 4
4. Părțile care concură la procesul de transport auto . . . . . 7
5. Clasificarea transporturilor auto . . . . . 8
6. Materialul rulant auto . . . . . 10

*Capitolul II* — INDICATORII ACTIVITĂȚII DE TRANSPORT AUTO

1. Rolul indicatorilor . . . . . 13
2. Indicatorii în activitatea de transport auto . . . . . 13
3. Indicatorii volumului de transport . . . . . 15
4. Indicatorii privind folosirea autovehiculelor . . . . . 16
5. Căile prin care conducătorii auto pot acționa pentru îmbunătățirea indicatorilor . . . . . 19

*Capitolul III* — OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR ÎN PROCESUL DE TRANSPORT AL MĂRFURILOR

1. Natura și importanța acestor obligații . . . . . 21
2. Planificarea și contractarea transporturilor de mărfuri cu autovehicule 22
3. Clasificarea mărfurilor din punct de vedere al modului în care sînt prezentate la transport . . . . . 22
4. Obligațiile referitoare la modul de prezentare a încărcăturii la transport și la modul de așezare a sa în autovehicul . . . . . 24
5. Obligațiile referitoare la ambalarea mărfurilor . . . . . 24
6. Obligațiile și răspunderile unității expeditoare . . . . . 25
7. Obligațiile destinatarului mărfii . . . . . 26

*Capitolul IV* — ORGANIZAREA ÎNCĂRCĂRII ȘI DESCĂRCĂRII MĂRFURILOR

1. Principalele căi de raționalizare a încărcării-descărcării mărfurilor . 27
2. Timpii normați și timpii liberi pentru încărcare-descărcare . . . 28



Scanned with OKEN Scanner

3. Organizarea locurilor de încărcare-descărcare . . . . . 29
4. Mecanizarea operațiunilor de încărcare-descărcare . . . . . 29

*Capitolul V* — DOCUMENTE DE TRANSPORT

1. Foaia de parcurs . . . . . 32
2. Documente de confirmare a transportului . . . . . 34
3. Documente de livrare-însoțire a mărfii . . . . . 35

*Capitolul VI* — APARATE DE ÎNREGISTRARE MECANICĂ A DATELOR — TAHOGRAFUL

1. Rolul și avantajele tahografului . . . . . 36
2. Mecanismele tahografului . . . . . 36
3. Diagrama de înregistrare . . . . . 37
4. Circuitul diagramelor tahografice . . . . . 37
5. Obligațiile conducătorilor auto . . . . . 38

*Capitolul VII* — TRANSPORTUL CĂLĂTORILOR

1. Mijloacele pentru transportul călătorilor și caracteristicile acestei activități . . . . . 39
2. Circulația curselor de autobuze . . . . . 39
3. Turnusul autobuzelor . . . . . 40
4. Planul zilnic de venituri pe trasee și curse . . . . . 40
5. Tarifele practicate în transportul de călători . . . . . 41
6. Legitimațiile de călătorie . . . . . 42
7. Decontarea gestiunii de bilete . . . . . 45

*Capitolul VIII* — OBLIGAȚIILE ȘI RĂSPUNDERILE CONDUCĂTORULUI AUTO ÎN LEGĂTURĂ CU TRANSPORTUL REPARTIZAT

1. În transportul de mărfuri . . . . . 46
2. În transportul de călători cu autobuzele . . . . . 47

*Coli de tipar 3,250. Planșe 2. B.T.*
*03.11.1979. Format 16/61×86,*
*Apărut 1980.*

*I. P. „Oltenia" Craiova*
*Str. M. Viteazul, nr. 4*
*Republica Socialistă România*
*Plan 12 306/289/1979.*

Scanned with OKEN Scanner

Editura didactică și pedagogică
București, 1980

Lei 2,05

Scanned with OKEN Scanner